La main-d'oeuvre des canaux du Richelieu 1843-1950

P.-André Sévigny

85-2268/

La main-d'oeuvre des canaux du Richelieu 1843-1950

P.-André Sévigny

Études en archéologie
architecture et histoire

Direction des lieux et des
parcs historiques nationaux
Parcs Canada
Environnement Canada
1983

©Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1983.

En vente au Canada par l' entremise de nos agents libraires agréés et autres librairies, ou par la poste au Centre d' édition du gouvernement du Canada, Approvisionnements et Services Canada, Hull, Québec, Canada K1A 0S9.

This issue is available in English as **The Work Force of the Richelieu River Canals, 1843-1950** (catalogue no. R61-2/9-5E) in Canada through authorized bookstore agents and other bookstores, or by mail from the Canadian Government Publishing Centre, Supply and Services Canada, Hull, Quebec, Canada K1A 0S9.

Prix Canada: 7,50 $
Prix à l' étranger: 9,00 $
Prix sujet à changement sans préavis.

N° de catalogue: R61-2/9-5F
ISBN: 0-660-91089-6
ISSN: 0821-1035

Publié avec l' autorisation
du ministre de l' Environnement,
Ottawa, 1983.

Révision, conception et maquette: Suzanne Adam-Filion

Les opinions exprimées dans le présent ouvrage sont celles de l' auteur et ne sont pas nécessairement partagées par Environnement Canada.

Pour obtenir la liste de nos publications, prière de s'adresser au chef des publications de recherches, Parcs Canada, 1600 Liverpool Court, Ottawa, Ontario, K1A 1G2.

Table des matières

Sommaire 4
Avant-propos 5
Introduction 7

Chapitre I L'historiographie et la recherche d'un contexte 9
Rétrospective historiographique générale 9
Particularités de notre recherche 12
L'état et ses fonctionnaires 14
Chapitre II Inexpérience et tâtonnements: 1843-1852 17
Structure administrative canadienne 17
Improvisation administrative locale et carences opérationnelles 20
Éclusiers et pontiers, exemples de redressement 23
L'écluse de Saint-Ours: un faux départ 26
Chapitre III Organisation et incertitudes: 1852-1867 30
Des canaux sans avenir? 30
Décentralisation et initiatives régionales: l'ingénieur-surintendant des canaux 31
Renforcement du contrôle local: le surintendant 36
Développement des opérations: les permanents 41
Autres tâches et services 49
Chapitre IV Expansion et crises économiques: 1867-1896 57
Innovations politiques 57
Les crises économiques et les ouvriers 60
Surintendance régionale et locale 69
Éclusiers et pontiers 74
Métiers et travaux connexes 80
Chapitre V Emplois politiques et politiques d'emploi: 1896-1920 92
Fonctionnaire et patronage 92
Séquelles de la récession et redressement 100
Mesures de guerre 103
Les travaux et les jours 106
Chapitre VI Stagnation et déclin: 1920-1950 110
Le Richelieu et ses contextes 110
Évolution de l'emploi 112
Aspects de la vie quotidienne: quelques témoignages 120

Conclusion 126
Appendices: A. Organigramme administratif des canaux du Québec en 1843 129
B. Organigramme administratif des canaux du Québec en 1852 130
C. Organigramme administratif des canaux du Québec en 1867 131
Bibliographie 132

Sommaire

Un canal, c'est essentiellement une structure destinée à servir la navigation, que ses usagers soient des militaires, des commerçants, des voyageurs ou même des plaisanciers. Il est inévitable, sinon normal, que les premiers coups de sonde des historiens d'un canal cherchent à faire ressortir l'évolution proprement structurale de la voie canalisée et, bien sûr, ses états de service au cours de son existence.

Mais qu'en est-il des gens qui ont assuré, bon an mal an, le bon fonctionnement d'un canal? Que savons-nous de ces hommes qui, à divers titres, sur le terrain ou derrière des bureaux, se sont succédés au fil des décennies pour rendre cette structure efficace? Voilà les questions qui sont à la source de notre étude sur l'histoire de la main-d'oeuvre aux canaux du Richelieu. Délibérément, nous faisons dans cette enquête abstraction des ouvriers qui ont construit le canal Chambly et l'écluse Saint-Ours pour concentrer notre attention sur les personnes qui ont, directement ou indirectement, fait fonctionner ces ouvrages. Quelles tâches, manuelles ou administratives, exercaient-elles? Quelles étaient leurs conditions de vie et de travail? Comment furent-elles affectées par les soubresauts politiques, économiques et administratifs qui ont marqué la deuxième moitié du XIXe siècle et la première moitié du XXe siècle?

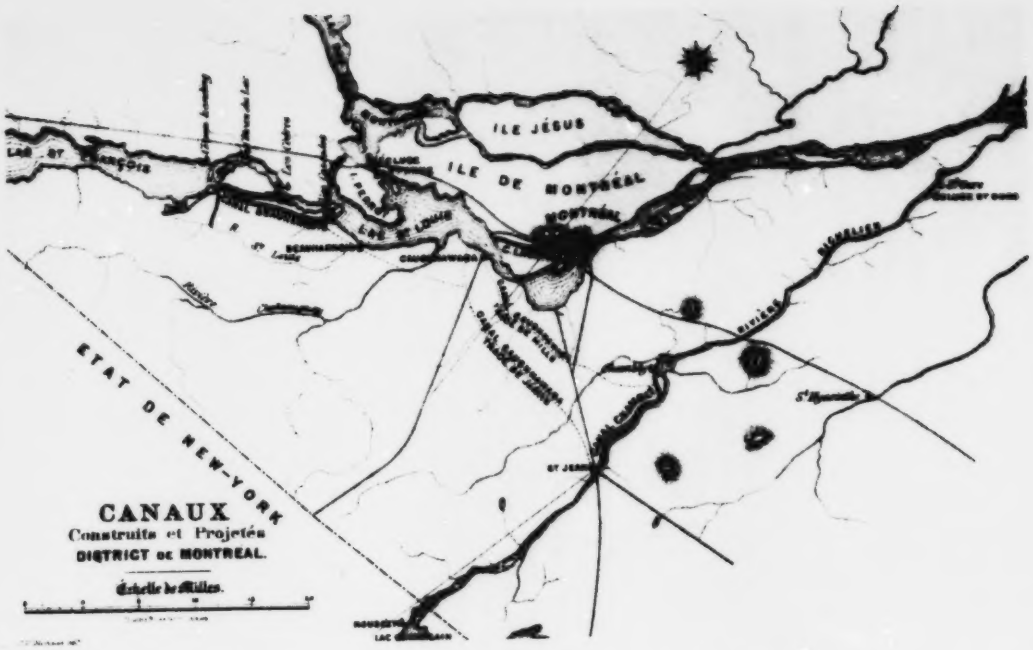
Grâce particulièrement à des documents administratifs inédits et à des enquêtes orales menées auprès d'anciens membres du personnel du canal Chambly, plusieurs interrogations trouveront enfin leur réponse.

Avant-propos

L'étude de la main-d'oeuvre aux canaux du Richelieu s'inscrit dans un programme de recherche qui, depuis plusieurs années, scrute l'histoire de ces canaux. En 1975, Sandra Gillis avait amorcé l'enquête en produisant un rapport consacré à l'histoire structurale des écluses du canal Chambly. Trois ans plus tard, en 1978, nous poursuivions ce programme avec une étude sur l'utilisation commerciale du même canal durant la période 1843-1960.

La recherche que nous soumettons aujourd'hui innove d'une certaine façon car non seulement aborde-t-elle le vaste domaine de l'histoire sociale mais, en outre, pour la première fois, elle englobe dans son objectif l'écluse de Saint-Ours ainsi que le canal Chambly. En plus de constituer un élément de comparaison fort valable, celle qui fut longtemps considérée comme "la dixième écluse du canal Chambly" révèle ici des particularités et des caractéristiques dignes de lui assurer dans l'avenir une étude spécifique.

Plusieurs personnes ont apporté leur contribution à notre recherche sur la main-d'oeuvre des canaux du Richelieu. Nous désirons souligner d'une manière plus spéciale la collaboration de certains collègues de travail, actuels ou anciens: Normand Lafrenière, historien des canaux de l'Outaouais, qui, dans le passé, avait entrepris une enquête sur l'histoire sociale du canal Chambly, Louise-Andrée Hardy, dont les entrevues orales menées en 1975 auprès d'anciens membres du personnel du canal Chambly nous ont été d'un précieux secours, et Marie-Claire Dufresne qui, en tant qu'assistante de recherche, a constamment appuyé nos efforts.



Carte du réseau des canaux de la province de Québec en 1867. Cette carte illustre la situation de la rivière Richelieu par rapport au fleuve Saint-Laurent et au lac Champlain. Elle localise aussi les canaux du Richelieu. *(Rapport général du commissaire des Travaux publics pour l'année 1867*, Carte nº V, après la p. 129.)

Introduction

L'histoire sociale, au Québec et au Canada, jouit depuis quelque temps déjà de la faveur à la fois du public lecteur et des chercheurs. C'est d'ailleurs en bonne partie grâce au jeu de l'offre et de la demande que l'histoire traditionnelle, c'est-à-dire celle des titrés et des gradés, a graduellement cédé le podium à la reconstitution du vécu quotidien des humbles et des sans-nom.

L'étude que nous avons menée depuis plus d'un an sur la main-d'oeuvre des canaux du Richelieu procède bien sûr de notre intérêt et de celui de la section de recherche historique de Parcs Canada pour ce type d'histoire. Son but premier est de retracer les conditions de travail et de vie des employés des canaux du Richelieu, cette main-d'oeuvre affectée au fonctionnement quotidien des canaux. Nous chercherons donc à connaître tout d'abord les diverses tâches et fonctions reliées à l'opération d'un canal au cours des années; les statuts, conditions de travail, bénéfices et obligations diverses des ouvriers seront ensuite scrutés en portant une attention particulière au sort de cette main-d'oeuvre durant les périodes de crise économique, de guerre et de remous politique.

Notre enquête comporte en outre une dimension particulière. Elle prendra, en effet, en considération non seulement les ouvriers manuels mais aussi les employés chargés de l'administration des canaux du Richelieu, autant localement, à Chambly, Saint-Jean et Saint-Ours, que régionalement; la gestion nationale de ces ouvrages sera même évoquée. Pourquoi? Parce qu'il est essentiel, croyons-nous, de connaître la hiérarchie administrative des canaux et de comprendre à la fois sa démarche décisionnelle et ses niveaux de responsabilité si l'on aspire à bien définir les employés de la base et leurs conditions de travail. D'ailleurs l'occasion est belle de se pencher enfin sur le sort des administrateurs gouvernementaux locaux et des employés de bureau; leur histoire est aussi inconnue qu'intéressante et elle permettra d'utiles comparaisons avec le secteur des ouvriers manuels.

Mais il faut plus que de la bonne volonté pour aborder le domaine de l'histoire des travailleurs; le chercheur doit en effet pouvoir compter sur une documentation qui répondra à ses questions, du moins à certaines d'entre elles. Outre les documents d'archives, nous avons eu la chance de retrouver les registres de la correspondance administrative des canaux du Québec. Couvrant les années 1852 à 1920, ces recueils renferment surtout (mais pas uniquement) la copie de toutes les lettres écrites par l'ingénieur-surintendant des canaux, dont le bureau était situé à Montréal. Au fil des jours, tout au long de cette période, apparaît dans ces pages une suite incessante de questions et de réponses éclairant la plupart des aspects de la vie et du travail des employés des canaux.

L'épuisement de cette source, en 1920, sera compensé, au moins partiellement, par plus d'une douzaine d'entrevues orales réalisées en 1975, par une collègue de Parcs Canada, auprès de diverses personnes âgées reliées de près ou de loin à l'existence, à l'administration et au

fonctionnement du canal Chambly. Plusieurs de ces témoins, dont les souvenirs remontent souvent au premier conflit mondial, contribuent à faire revivre la vie quotidienne au canal, entre Chambly et Saint-Jean, durant cette dernière période d'activité.

Nous avons choisi de diviser notre recherche en tranches chronologiques plutôt que thématiques. Les deux façons présentaient des avantages et des faiblesses, mais il nous a semblé qu'une étude s'étendant sur plus d'un siècle d'histoire devait éviter, autant que possible, les rappels et répétitions et s'inscrire dans une approche clairement et globalement évolutive. Le rapport qui suit est donc constitué de six chapitres. Seul le premier ne participe pas à ce découpage; sorte de préambule nécessaire, il retrace l'historiographie du monde du travail en faisant ressortir les lignes de force et les points faibles des études passées. Plus précisément, on tente de situer notre étude, axée surtout sur le fonctionnarisme rural et ouvrier, parmi les écrits historiques portant sur les travailleurs québécois et canadiens.

Le deuxième chapitre entame à proprement parler la chronologie du sujet. Il couvre seulement une dizaine d'années mais celles-ci sont fortement caractérisées par l'inexpérience et l'improvisation les plus totales, autant sur le plan administratif qu'opérationnel. Un premier redressement s'effectue au cours des années 1852-1867; le troisième chapitre se penche sur cette genèse d'organisation. Dans un quatrième chapitre seront abordées les années 1867-1896 marquées au coin du renouveau des structures et des normes de travail, de la multiplication des tâches mais aussi d'une longue suite de crises économiques. Les aléas de l'emploi aux canaux forment la toile de fond d'un cinquième chapitre; au cours de la période 1896-1920, en effet, la partisannerie politique, les séquelles de la récession économique et la guerre mondiale de 1914 bouleverseront le monde du travail aux canaux et la Commission du service civil cherchera à rétablir un certain ordre. Un sixième et dernier chapitre traitera du déclin de l'activité commerciale sur le Richelieu et de ses conséquences sur la main-d'oeuvre; les années 1920-1950 ont, bien sûr, été témoin de la grande crise économique et du second conflit mondial mais le patronage politique continue, en outre, d'empoisonner la vie quotidienne.

À l'instar des enquêtes qui s'aventurent dans un champ nouveau, notre étude n'est pas exhaustive ni finale. Le monde de l'ouvrier rural et gouvernemental entre 1850 et 1950 était, à toutes fins pratiques, inexploré jusqu'à ce jour. Dans ces conditions, il est évident que notre contribution est très partielle. Malgré cela, certains aspects de la question pourront compter, à certains moments, sur une plus grande pénétration et jouiront par conséquent d'une meilleure compréhension; la documentation même cause évidemment ces inégalités de traitement. Celles-ci auront néanmoins le mérite et l'avantage d'identifier d'éventuelles avenues de recherche.

Chapitre I
L'historiographie et la recherche d'un contexte

En ces temps d'interdisciplinarité, de plus en plus de chercheurs ont tendance à restreindre le rôle de l'historien à la quête du document. Plus magnanimes, d'aucuns lui attribueront en sus le mandat "d'étudier" ce document! Cette définition, aussi intéressée qu'arbitraire, méconnaît pourtant la tâche fondamentale de l'historien et prend plaisir (et avantage) à confondre le but et le moyen.

Le document, écrit ou autre, constitue l'outil qui permet à l'historien, non pas de reconstituer exactement et objectivement le passé, mais bien plutôt de comprendre ce passé toujours plus intimement, toujours plus profondément. Si la dimension spatiale est une condition reconnue et acceptée de toutes les disciplines, cependant, seule l'histoire reconnaît, du moins au point qu'elle le fait, le temps comme condition nécessaire à l'intelligence de son objet. Il lui est impossible de faire l'évaluation et de préciser la signification d'un fait humain sans le mettre en rapport avec ses antécédents, concomitants et conséquents.

Certes, les autres disciplines, comme, par exemple, la sociologie ou les sciences économiques, ont souvent besoin, aussi, de la dimension temporelle. Mais leur préoccupation propre n'est pas de situer les faits dans leur contexte temporel précis mais plutôt d'élaborer des modèles où se trouvent assumés et résolus les problèmes du temps présent. L'histoire, quant à elle, recherche par profession l'intelligence des faits par la reconstitution de leur milieu temporel autant que spatial.

La mise en contexte d'une question d'histoire peut exiger une énorme recherche en soi, surtout si le sujet étudié est doté d'un cadre spatio-temporel étendu et davantage encore s'il s'insère dans un champ d'enquête peu exploité. C'est le cas de l'étude que nous avons menée sur la main-d'oeuvre des canaux de la rivière Richelieu. Non seulement s'étend-t-elle sur un siècle mais encore elle aborde un domaine presque aussi neuf que complexe, celui de l'histoire des travailleurs.

Par conséquent, à défaut d'un véritable contexte, nous devons nous résoudre à tirer de l'historiographie un état de la question qui, en quelque sorte, servira de toile de fond à notre recherche. L'expédient, nous le verrons, est boiteux à plus d'un égard et c'est pourquoi nous tenterons d'y palier partiellement en ayant recours, le plus souvent possible, au cours de ce travail, à des données comparatives et contextuelles.

Rétrospective historiographique générale

Même si l'histoire sociale, et particulièrement celle des travailleurs, a fait des bonds prodigieux au Canada et au Québec depuis quelques années, il convient toutefois de rappeler qu'il y a à peine 15 ou 20 ans ce champ de recherche était relativement vierge. Les historiens, notamment, s'étaient montrés peu disposés à aborder le domaine de l'histoire du travail. Pourquoi?

Carte du canal Chambly en 1949. Cette carte permet de situer les ponts et écluses du canal entre Chambly et Saint-Jean.

> L'histoire traditionnelle, telle que la concevait Charles Seignobos à la fin du siècle dernier, se fondait sur les documents écrits, qui reflétaient surtout les intérêts des couches privilégiées de la société, qui avaient assez de temps, de fortune et d'éducation pour laisser des témoignages écrits. Mais pour une grande partie de la population, il ne s'agissait pas d'écrire mais de vivre, et pour reprendre une expression célèbre au XIX^e siècle, "vivre c'était ne pas mourir". Aussi les travailleurs avaient-ils autre chose à faire que d'écrire leurs mémoires et de constituer des fonds d'archives! Devant cette lacune apparente, beaucoup d'historiens se sont tournés vers d'autres secteurs où les documents écrits abondaient. Au Québec et au Canada, comme ailleurs, l'histoire du monde du travail est restée le parent pauvre de la recherche historique.[1]

Or les sources pour écrire l'histoire des travailleurs existent; elles sont à la fois nombreuses et très diversifiées mais encore fallait-il accepter de les rechercher et souvent hors des dépôts traditionnels d'archives.

Cette prétendue carence des sources documentaires eut un effet déterminant sur l'historiographie du monde du travail. Pour s'en convaincre, il suffit, par exemple, de consulter l'ouvrage bibliographique que André Leblanc et James Thwaites ont consacré au monde ouvrier québécois[2]. Toutes les oeuvres répertoriées dans ce volume sont regroupées dans des chapitres dont les titres mêmes rappellent la dépendance de l'historiographie à l'égard des sources les plus accessibles: le mouvement ouvrier, les syndicats et métiers, les conflits de travail, le milieu social, la presse ouvrière. Conscient de ce phénomène, l'historien Fernand Harvey sert un avertissement:

> La tendance majoritaire qui tend à confondre classe ouvrière et mouvement ouvrier risque d'orienter la recherche sur des fausses pistes et de laisser dans l'ombre plusieurs aspects de la vie des travailleurs qu'on ne retrouve pas directement à l'intérieur du syndicalisme.[3]

Il est vrai, en effet, que de la fin du XIX^e siècle jusqu'au milieu des années 1960, les historiens du travail se sont penchés, et ce de façon quasi systématique, sur le mouvement ouvrier et le syndicalisme. La plupart du temps, en outre, leurs études prenaient pour cadre le Canada dans son entier[4]. Il faut attendre les années 1960 pour trouver des travaux similaires consacrés au monde du travail québécois[5].

Simultanément, d'autres historiens choisissaient la voie de l'histoire économique. Il s'agissait évidemment de grandes synthèses qui, en général, faisaient peu de place à l'ouvrier et à ses problèmes[6]. Fernand Ouellet lui-même, peu de temps après la parution de son ***Histoire économique et sociale du Québec, 1760-1850***, affirmait que "jusqu'ici la plupart des études et des recherches insistent sur les élites économiques, mais qu'elles doivent déboucher en même temps sur la connaissance de la condition paysanne et ouvrière"[7].

Il est intéressant de noter, par ailleurs, que des synthèses plus récentes, dans le domaine de l'histoire socio-économique du Québec, ont nettement changé d'attitude en s'efforçant d'intégrer à leurs travaux le monde ouvrier. Hamelin et Roby, dans leur *Histoire économique du Québec, 1851-1896*, tout en continuant de privilégier dans leur approche les entrepreneurs et le capital, insèrent d'intéressantes données sur la vie du colon, les conditions de vie de pêcheur, l'urbanisation et les unions ouvrières[8]. Plus près de nous encore, la récente *Histoire du Québec contemporain*, de Linteau, Durocher et Robert, témoigne bien des préoccupations de l'historiographie actuelle en abordant des thèmes fondamentaux tels que l'industrie et la ville, les structures sociales (à la ville et à la campagne), les conditions de vie en milieu urbain et rural, le mouvement ouvrier, la situation des femmes au travail, les coopératives rurales, etc.[9].

Cependant, il ne faut pas compter sur les histoires économiques, ni même sur celles des mouvements ouvriers, pour édifier l'histoire de la condition des travailleurs. Leur apport, à ce niveau, est beaucoup trop général et superficiel. Au contraire, comme le soulignaient en 1972 les historiens Espesset, Hardy et Ruddell:

> Il faudrait que l'histoire du travail affirme son indépendance vis-à-vis des courants qui l'ont plus ou moins étouffés: face aux histoires économiques qui tendent à nier la réalité ouvrière, elle devra cerner concrètement tous les aspects de la vie ouvrière, et face aux histoires spécifiques du syndicalisme, elle devra faire les efforts pour englober la totalité du monde ouvrier, syndiqués et non syndiqués. Enfin, ne se limitant plus seulement aux grèves, il faudra dresser un tableau d'ensemble du quotidien permanent. Et ces remarques valent aussi pour le monde artisanal; il est temps que naisse une histoire des humbles, des obscurs, qui ont bâti le Québec avec un courage quotidien.[10]

Au cours des dernières années, répondant aux espoirs de cette nouvelle génération d'historiens, de nombreux chercheurs ont résolu de cerner le quotidien du travailleur. Outre les étudiants oeuvrant sur des thèses dans les universités, plusieurs historiens, souvent regroupés en équipes, ont produit des ouvrages d'analyse ou de recherche documentaire[11]. Des centres d'étude axés sur l'histoire des travailleurs ont même vu le jour. Toutefois, ce renouveau historiographique est encore si jeune qu'il constitue beaucoup plus une promesse d'avenir qu'une réalité écrite. Aujourd'hui encore l'histoire des travailleurs présente des trous béants.

Particularités de notre recherche

L'étude de la main-d'oeuvre des canaux du Richelieu fournit à elle seule l'occasion de mettre le doigt sur quelques déficiences particulièrement révélatrices de l'historiographie. Les lignes de forces de celle-ci se situent en effet au niveau des travailleurs industriels et, en corollaire,

de l'histoire urbaine. Or notre recherche ne s'inscrit pas dans un tel contexte.

L'entreprise industrielle. L'historiographie traditionnelle, on l'a vu, a privilégié l'étude du mouvement ouvrier, au Québec comme au Canada. Le champ d'observation des revendications ouvrières, de la formation des syndicats, des affrontements et des grèves fut presque toujours celui des entreprises industrielles et manufacturières: travailleurs du cuir, du textile, des mines, etc.

Les chercheurs de la nouvelle école se sont bien promis de dépasser le syndicalisme ouvrier et d'aborder en profondeur les conditions de vie et de travail des travailleurs. Jusqu'à maintenant, cependant, on persiste à braquer la lunette sur les industries et manufactures privées. Bien sûr la disponibilité des sources constitue toujours un facteur déterminant, mais il y a plus. Jacques Bernier s'explique:

> L'apparition des grands établissements industriels, qui utilisent des procédés mécaniques, a modifié les conditions de travail existant jusque-là et fait apparaître une classe nouvelle, celle des travailleurs industriels. C'est à cette catégorie de travailleurs que nous avons pensé en étudiant "la condition ouvrière au Québec au XIX^{e} siècle". Pourquoi? Non pas que quantitativement ils soient plus importants que les artisans ou les hommes de métier, mais parce que précisément ils forment l'embryon d'une nouvelle classe sociale qui, avec les années, ne cessera de croître en nombre, d'augmenter en force, et dont l'influence deviendra de plus en plus déterminante.[12]

Donc, malgré des changements d'objectifs, le sujet demeure le même et il ne cadre pas avec la main-d'oeuvre que nous scrutons, celle dont le patron est l'État et qui vit et oeuvre en conformité avec les règles de cet employeur.

Or l'entreprise d'État, particulièrement au XIX^{e} siècle, a suscité très peu de recherche. Ses incidences spécifiques sur les conditions de vie et de travail de ses employés ont été ignorées davantage encore. En revanche, les grands travaux publics entrepris par le gouvernement d'Ottawa ont joui d'une plus grande faveur historique; c'est le cas des chemins de fer et même des canaux. Mais les historiens, encore une fois, ne se sont intéressés qu'à la phase de construction de ces ouvrages, période qui fut témoin de scandales politiques, d'imbroglios financiers et surtout d'affrontement ouvriers[13]. Or l'objet de notre travail n'est pas d'étudier la main-d'oeuvre qui a creusé et érigé les canaux du Richelieu mais bien celle qui, pendant plus d'un siècle, en a assuré le fonctionnement et l'entretien quotidien.

Le milieu urbain et le milieu rural. En favorisant l'entreprise industrielle et manufacturière, l'historiographie, *ipso facto*, a accentué son enracinement en milieu urbain. Bien sûr, des villes comme Montréal et Québec constituent des sites privilégiés pour passer à la loupe la vie et le travail de cette nouvelle classe sociale qui est apparue dans le sillage de la

révolution industrielle, le prolétariat. Mais il n'y a pas de travailleurs qu'en ville et si Paris n'est pas la France, Montréal et Québec ne sont pas davantage tout le Québec!

Or plusieurs historiens du travail, s'ils se montrent très ouverts sur ce point en principe, font preuve d'un manque de discernement étonnant dans leurs écrits. Ainsi Fernand Harvey, en 1972, signait un article qu'il intitulait "Les travailleurs québécois au XIX^{e} siècle"; pourtant il affirme très tôt dans ce texte que son objet d'étude est "le travailleur urbain québécois du XIX^{e} siècle"[14]. Est-ce à dire qu'aux yeux de l'historien, le travailleur serait l'ouvrier urbain? En ce cas, cela servirait au moins à expliquer pourquoi l'histoire du travailleur rural n'est pas encore entreprise! Une des priorités des nouveaux historiens du travail est de faire ressortir l'originalité du fait québécois dans l'ensemble canadien[15]. Nous estimons qu'au domaine des priorités, une autre non moins valable serait de bien établir la spécificité du travailleur rural en regard de son camarade de la ville.

Quoi qu'il en soit, étudier la main-d'oeuvre des canaux du Richelieu c'est déjà se pencher sur le travailleur rural car, nonobstant la présence de la ville de Saint-Jean à l'extrémité sud de ces canaux, nous aurons l'occasion de voir que la grande majorité des employés assurant le fonctionnement du canal Chambly et de l'écluse de Saint-Ours sont des campagnards. Il nous reste maintenant à examiner l'attention que leur portent les historiens du Service civil canadien car, bien qu'à l'oeuvre hors des grandes agglomérations, ils n'en demeurent pas moins des fonctionnaires de l'État.

L'État et ses fonctionnaires

La Fonction publique canadienne naquit, juridiquement parlant, au lendemain de la Confédération, en 1868. Ce n'est toutefois qu'en 1918, grâce à une toute nouvelle loi, qu'elle acquit, en bonne partie, les structures que nous lui connaissons aujourd'hui. Et en 1929, Robert M. Dawson écrivait la première histoire de cet organisme, ouvrage qui, malgré certaines critiques, n'a cessé de faire autorité[16].

De nombreux historiens depuis lors, presque exclusivement des anglophones, ont abordé ce sujet et leur approche a peu varié en ce sens que la plupart se sont limités à retracer les diverses étapes juridiques de son évolution ainsi que la montée du syndicalisme en son sein. Outre Dawson, les principaux représentants de ce courant historiographique sont, pas ordre chronologique, W.L. Grant, W.R. Sharp, Taylor Cole et J.E. Hodgetts[17].

Peu d'historiens ont étudié le service public d'avant la Confédération. Les meilleurs ouvrages sur cette époque demeurent ceux de Dawson, "Canadian Civil Services before Confederation"[18] et de Hodgetts, *Pioneer Public Service: An Administrative History of the United Canadas, 1841-1867*[19]. D'autres, encore, ont scruté certains aspects de la Fonction publique tels que son rôle durant les deux grandes guerres[20] et la formation de syndicats de fonctionnaires[21].

En plus d'être à la remorque de chercheurs anglophones, d'avoir pour objet d'étude le Canada dans son ensemble et d'axer son analyse

bien plus sur l'évolution juridique et structurale de la Fonction publique que sur le sort et les conditions de travail des fonctionnaires, l'historiographie du Service civil canadien présente, en ce qui nous concerne, une lacune beaucoup plus déplorable. Il faut savoir tout d'abord que, dès avant la Confédération, les employés de l'État étaient partagés en deux groupes communément appelés "service intérieur" et "service extérieur". Taylor Cole explique dans quelle mesure la loi sur la fonction publique de 1868 affecta les structures existantes:

> This provided the beginnings of a crude classification system in the "inside service", consisting chiefly of the department staff employed in Ottawa, as distinguished from those in the "outside service", who were employed outside Ottawa. The Governor in Council remained in control of the outside service.[22]

À toutes fins pratiques, par conséquent, les fonctionnaires oeuvrant à l'extérieur de la capitale fédérale ne sont pas régis par cette mesure légale. Cette exclusion sera maintenue par les lois sur la fonction publique adoptées en 1882 et en 1908. Celles-ci visaient presque exclusivement à consolider les pouvoirs de la Commission du service civil. Il faut attendre la nouvelle loi de 1918 pour voir les employés du "service extérieur" tomber sous l'administration de la Commission; précisions qu'à ce moment, les problèmes de main-d'oeuvre suscités par la démobilisation de très nombreux soldats blessés nécessitaient une telle mesure.

Dans ce contexte, il est peu surprenant que l'historiographie, dans ses analyses évolutives de cette fonction publique, ait limité son champ d'observation aux travailleurs du "service interne" des ministères à Ottawa. Quelles qu'aient été les questions soulevées, patronage politique, examens d'admission, classification, salaires ou conditions de travail, le secteur de référence demeurait celui des ronds-de-cuir de la capitale. Ici encore, par conséquent, notre recherche pourra tirer très peu profit de l'historiographie et elle se voit contrainte à innover.

Le monde du travail ne constitue pas, en soi, un nouveau domaine de recherche. Mais, à l'instar de plusieurs autres champs d'enquête, son exploitation a souffert d'une polarisation des approches et des perspectives. Cela est en partie attribuable à la disponibilité des sources historiques, très peu de chercheurs s'étant engagés à découvrir une documentation inédite. Mais il y a plus. L'historien, comme tout spectateur, se laisse trop aisément prendre au jeu des manchettes et du spectaculaire et, de ce fait, a tendance à accorder plus d'attention aux manifestations percutantes d'un phénomène qu'à l'étude même de ce phénomène. Cela nous a valu, dans le passé surtout, une historiographie du travail beaucoup plus axée sur les syndicats, les grèves et les législations que sur les conditions de vie et de travail des ouvriers mêmes. Heureusement, nous l'avons souligné, ces attitudes ont grandement évolué depuis quelques années et nous voulons, en menant cette étude de la main-d'oeuvre des canaux du Richelieu, témoigner de ce changement.

Notes

1 Hélène Espesset, Jean-Pierre Hardy et Thierry Ruddell, "Le monde du travail au Québec au XVIII[e] et au XIX[e] siècles: historiographie et état de la question", Revue d'histoire de l'Amérique française, vol. 25, n° 4 (mars 1972), p. 499-500.

2 André E. Leblanc et James D. Thwaites, Le monde ouvrier au Québec: bibliographie rétrospective, Montréal, Les Presses de l'université du Québec, 1973.

3 Fernand Harvey, "Les travailleurs québécois au XIX[e] siècle: essai d'un cadre d'analyse sociologique", Revue d'histoire de l'Amérique française, vol. 25, n° 4 (mars 1972), p. 540.

4 Retenons plus spécialement les ouvrages suivants: R.H. Coats, The Labor movement in Canada, Toronto, Edinburgh University Press, 1913, chap. IX: p. 277-355; H.A. Logan, The History of the Trade Unions Organization in Canada, Chicago, University of Chicago Press, 1928; J.-P. Després, Le mouvement ouvrier canadien, Montréal, Fides, 1946; Douglas R. Kennedy, The Knights of Labor in Canada, London, University of Western Ontario, 1956; Louis-Laurent Hardy, Brève histoire du syndicalisme ouvrier, Montréal, Éditions de l'Hexagone, 1958; Charles Lipton, The Trade Union Movement in Canada, 1827-1959, Montréal, Canadian Social Publications Limited, 1966.

5 Une des études les plus originales sur ce sujet est celle de R. Desrosiers et D. Héroux, Le travailleur québécois et le syndicalisme, Montréal, Éditions de Sainte-Marie, 1966.

6 Souvenons-nous plus particulièrement des travaux suivants: H.A. Innis, Select Documents in Canadian Economic History, 1497-1783, Toronto, University of Toronto Press, 1929; W.T. Easterbrook et H.G.J. Aitken, Canadian Economic History, Toronto, The Macmillan Company of Canada, 1967; F. Ouellet, Histoire économique et sociale du Québec, 1760-1850, Montréal, Fides, 1966.

7 H. Espesset, J.-P. Hardy et T. Ruddell, op. cit., p. 506.

8 Jean Hamelin et Yves Roby, Histoire économique du Québec, 1851-1896, Montréal, Fides, 1971.

9 P.-A. Linteau, R. Durocher et J.-C. Robert, Histoire du Québec contemporain: de la Confédération à la crise, 1867-1929, Montréal, Boréal Express, 1979.

10 H. Espesset, J.-P. Hardy et T. Russell, op. cit., p. 538.

11 À titre d'exemple, soulignons les ouvrages suivants: N. Bélanger, et al., Les travailleurs québécois, 1851-1896, Montréal, Presses de l'université du Québec, 1973; J. de Bonville, Jean-Baptiste Gagnepetit: les travailleurs montréalais à la fin du XIX[e] siècle, Montréal, Les Éditions de l'Aurore, 1975; A.E. Leblanc et J.D. Thwaites, Le monde ouvrier au Québec: bibliographie rétrospective, Montréal, Presses de l'université du Québec, 1973.

12 N. Bélanger et al., op. cit., p. 31.

13 H.C. Pentland, "The Lachine Strike of 1843", Canadian Historical Review, vol. 29, n° 3 (mars 1948), p. 255-277; Léon Pouliot, "Un conflit ouvrier au canal de Beauharnois en 1843", Bulletin des Recherches Historiques, vol. 62, n° 3 (1956), p. 149-155.

14 Fernand Harvey, op. cit., p. 542.

15 H. Espesset, J.-P. Hardy et T. Ruddell, op. cit., p. 528.

16 Robert M. Dawson, The Civil Service of Canada, Londres, Oxford University Press, 1929.

17 W.L. Grant, "The Civil Service of Canada", University of Toronto Quarterly, vol. 3, n°4 (juil. 1934), p. 428-438; W.D. Sharp, "The Evolution of the Civil Service", University of Toronto Quarterly, vol. 8 (janv. 1939), p. 155-164; Taylor Cole, The Canadian Bureaucracy, a Study of Canadian Civil Servants and Other Public Employees, Durham, North Carolina, Duke University Press, 1949; J.E. Hodgetts, "Challenge and Response: A Retrospective View of the Public Service of Canada", Journal of the Institute of Public Administration of Canada, vol. 7, n° 4 (1964), p. 409-421.

18 R.M. Dawson, "Canadian Civil Service before Confederation", Canadian Historical Review, vol. 5, n° 2 (1924), p. 118-131.

19 J.E. Hodgetts, Pioneer Public Service: An Administrative History of the United Canadas 1841-1867, Toronto, University of Toronto Press, 1955.

20 Taylor Cole, "Wartime Trends in the Dominion Civil Service in Canada", Public Administration Review, vol. 6, n°2 (1946), p. 157-167.

21 Bernard Angers, "Syndicats ouvriers et syndicats de fonctionnaires", thèse de maîtrise (M.A.), relations industrielles, université Laval, Québec, 1963.

22 T. Cole, The Canadian Bureaucracy, p. 10.

Chapitre II
Inexpérience et tâtonnements: 1843-1852

Structure administrative canadienne

Même si notre recherche vise essentiellement à étudier la main-d'oeuvre de fonctionnement des canaux du Richelieu, c'est-à-dire les ouvriers qui, sur le terrain, rendent ces canaux opérationnels, elle offre en outre l'opportunité, dictée par la nécessité, de se pencher sur la formation et l'évolution du cadre administratif du gouvernement canadien.

Les ouvriers, en effet, constituent la base d'une structure administrative hiérarchisée, dans l'appareil gouvernemental, et la compréhension même de leurs rôles et statuts exige une bonne connaissance de cette structure. Comment, dans cette échelle, sont répartis les pouvoirs décisionnels, particulièrement en ce qui a trait à l'embauche et aux conditions de travail des ouvriers? Concrètement, comment s'exerce la gestion d'un canal et de son personnel? De quelle façon les structures et les normes administratives ont-elles évolué et quelles ont été les conséquences de ces changements sur le travail et la vie des ouvriers d'un canal? Telles sont quelques-unes seulement des interrogations auxquelles nous pouvons espérer répondre en acceptant d'étudier l'ouvrier du canal dans son contexte administratif spécifique.

Lorsque le canal Chambly et l'écluse Saint-Ours furent mis en service, respectivement en 1843 et en 1849, ils relevaient de la compétence administrative du Bureau des travaux publics. Ce Bureau avait été créé au Bas-Canada en 1839; il comptait alors cinq membres et avait le pouvoir de superviser la réalisation des projets et de faire des recommandations concernant les travaux publics.

Avant l'institution de ce bureau, les chantiers de travaux publics, tels que chemins, ponts, canaux, ports, etc. étaient confiés par les gouvernements du Bas et du Haut-Canada à la supervision de commissaires *ad hoc*. Une fois les ouvrages érigés, ces commissaires restaient souvent en poste car le gouvernement leur confiait la tâche d'en assurer l'administration et le bon fonctionnement. Les routes et les canaux furent plus particulièrement soumis à ce système administratif[1].

En 1840, le Bureau des travaux publics devint un organisme permanent au Bas-Canada et, en 1841, après l'Union, la compétence du Bureau fut étendue à tout le Canada-Uni. En 1846, le Bureau a fait l'objet d'un remaniement important; les postes de commissaire en chef et de commissaire adjoint ont été créés.

> Les commissaires ont désormais le pouvoir de passer des contrats au nom de la province, mais ne peuvent utiliser des crédits pour exécuter des travaux non approuvés par le Parlement. Ils se voient aussi confier la responsabilité de la construction et de l'entretien de tous les canaux,

routes, ponts, glissoires, travaux et édifices publics.[2]

Lorsque le canal Chambly ouvre ses écluses à la navigation, en 1843, l'appareil administratif gouvernemental est à peu près inexistant. En fait, le Service civil tel que nous l'entendons ne remonte pas au-delà de 1847, comme le souligne R.M. Dawson: "The Formative period of the civil service was broadly coincident with the winning of responsible government: it was one phase of the confused struggle which culminated in colonial home rule."[3]

Le Bureau des travaux publics est donc géré par des commissaires qui, jusqu'en 1847, sont nommés par le gouverneur du Canada. Avec l'avènement, cette année-là, du gouvernement responsable, le gouverneur cède aux élus ses prérogatives dans le domaine du patronage, c'est-à-dire des nominations. Ce sont donc les premiers ministres qui, dorénavant, choisiront les commissaires.

À cette époque, la fonction de commissaire n'est pas de tout repos. Sous le règne administratif des gouverneurs, en effet, "the general rule was that apppointments lasted for life, as removal appeared to reflect on the character and integrity of the incumbent"; mais l'instauration du gouvernement responsable, en 1847, mettait à toutes fins pratiques l'avenir d'un commissaire entre les mains du Cabinet. Or "the Cabinet made all appointments to the service from its own political supporters"[4]; il fallait donc s'attendre, dans ces circonstances, à voir les hauts fonctionnaires perdre leur poste lors d'un changement de gouvernement. Les nominations de commissaires furent très vite reconnues pour leur caractère politique, ce qui annihila tout espoir de survie d'un commissaire, suite à l'arrivée au pouvoir d'un nouveau groupe. Ce système de patronage administratif avait de profondes racines chez nos voisins du Sud et nos parlementaires n'hésitèrent pas à s'y conformer, au grand désespoir d'ailleurs du "Colonial Office" de Londres[5].

Or, les années qui suivent l'obtention du gouvernement responsable sont fortement marquées au coin de l'instabilité: "Les alliances sont fragiles et il n'est pas encore question à cette époque de discipline de parti. Aussi, de 1854 à 1864, une dizaine de ministères se succèdent, au gré des alignements électoraux et des questions débattues."[6] Il n'est donc pas surprenant de voir défiler à la tête des Travaux publics de nombreux commissaires qui, compte tenu justement de la brièveté de leur séjour respectif en poste, ont été peu aptes, et aussi peu enclins, à planifier l'avenir du bureau, préférant concentrer leurs efforts sur l'administration quotidienne des dossiers chauds.

Outre le patronage, la localisation de la capitale (et, de ce fait, de l'administration publique) a aussi exercé une influence néfaste sur la carrière des commissaires. Souvenons-nous seulement qu'en 1841, au lendemain de l'Union, le siège du gouvernement est fixé à Kingston. En novembre 1843, il est transféré à Montréal où il demeure jusqu'en avril 1849. Le 25 de ce mois, en effet, des manifestants incendient le Parlement. Suite à cette tragédie, c'est en alternance à Toronto et à Québec que se réunissent les élus du peuple et les fonctionnaires jusqu'à ce que les édifices gouvernementaux soient ouverts dans la nouvelle capitale, Ottawa, en 1865.

La correspondance émanant à cette époque du bureau des canaux

de Montréal atteste ces pérégrinations; elle permet d'observer, en outre, qu'à Montréal ou à Québec le commissaire (ou du moins le commissaire en chef) est francophone alors qu'un Parlement installé à Toronto ou à Kingston confie ce poste à un anglophone. En principe, ce système d'alternance est fort équitable. Dans les faits cependant, et indépendamment du changement linguistique, il dévalorise le poste de commissaire des Travaux publics, son titulaire n'ayant le temps que d'expédier les affaires courantes; tout changement en profondeur dans l'administration du bureau devient dès lors impensable.

Plongée dans un tel climat d'incertitude et d'instabilité, une entreprise, qu'elle soit privée ou publique, ne pourrait survivre et fonctionner si elle ne s'appuyait sur un facteur de continuité et d'efficacité quelconque. Au début des années 1840, l'épine dorsale du Bureau des travaux publics c'est son secrétaire, Thomas A. Begley.

Entre 1843 et 1858, année de son départ du bureau, nous le retrouvons à Montréal, Québec et Toronto d'où il dirige tous les travaux publics du pays projetés, en cours de réalisation et même en opération. Et si l'on fait abstraction des décisions politiques et financières affectant l'administration du bureau, il appert que le secrétaire a les coudées franches dans la gestion de son service.

Nous n'avons pu retrouver, malheureusement, l'organigramme administratif du Bureau des travaux publics d'avant la Confédération; la documentation de l'époque laisse cependant voir le peu d'ampleur de cette organisation. En poste dans la capitale avec Begley, nous trouvons l'ingénieur en chef des Travaux publics. Par le truchement des surintendants locaux, avec qui il est en contact étroit, le premier veille surtout à l'administration et à la bonne marche des ouvrages publics, en ce qui nous concerne, les canaux. Le second, pour sa part, fournit l'expertise technique pour la construction ou la réparation des mêmes ouvrages. Il a sous ses ordres une équipe d'ingénieurs qui, sur place, contrôlent l'exécution technique des travaux et lui font rapport. Notons, en passant, que les ingénieurs des Travaux publics, au XIX^{e} siècle surtout, ont joui d'une haute considération et leur réputation dépassait souvent les frontières. Qu'il suffise de mentionner quelques noms, tels ceux de Samuel Keefer, George Keefer, H.H. Killaly, John Page, G.F. Baillargé, Ernest Marceau, etc.

Au niveau régional, ce sont d'ailleurs des ingénieurs qui représenteront le Bureau des travaux publics, du moins jusqu'en 1851, année de la création du poste d'ingénieur-surintendant des canaux. Dans l'ouest du Québec, leur bureau était situé aux abords du canal Lachine, "near the lower terminus of the canal"[7], et les documents de l'époque nomment l'endroit tantôt "Engineer's Office, Montreal", tantôt "Lachine Canal Office, Montreal".

Ce bureau administratif abritait plusieurs services. Nous y retrouvions le surintendant du canal Lachine et son percepteur des droits de passage, le trésorier-payeur des Travaux publics, les ingénieurs des canaux du Québec (Richelieu, Lachine, Saint-Laurent, Outaouais) ainsi que d'autres confrères attachés à divers travaux régionaux. Tous ces gens servaient, en quelque sorte, d'intermédiaires entre le secrétaire du bureau et l'ingénieur en chef, d'une part, et les surintendants ou officiers locaux d'autre part.

Improvisation administrative locale et carences opérationnelles

Et localement, au cours de ces premières années d'opération, qui s'occupe de l'administration et du fonctionnement des canaux du Richelieu? Les livres de correspondance *(letterbooks)* provenant du bureau des ingénieurs de Montréal ne remontent pas au-delà de l'année 1852, et nous verrons pourquoi un peu plus loin. D'autres documents d'archives, heureusement, vont nous permettre d'apprécier le *modus operandi* de ces canaux depuis leur organisation.

L'organigramme de départ du canal Chambly est malaisé à reconstituer. Le 14 août 1843, c'est-à-dire quelques mois à peine avant l'ouverture du canal, le Bureau des travaux publics annonce les nominations suivantes: Michel Borne devient percepteur des droits à Chambly au salaire de 120 livres par an; pour 80 livres additionnelles, il exercera, en outre, à Chambly, les fonctions de capitaine de port *(harbour-master)* et de maître éclusier *(lock-master)* auprès des trois écluses combinées.

À Saint-Jean, Borne aura un homologue; Daniel Phelan s'y voit en effet confier les mêmes tâches sauf qu'à titre de capitaine de port et de maître éclusier, son salaire annuel n'est que de 60 livres: il n'y a qu'une seule écluse à Saint-Jean à l'opposé des trois écluses combinées dont Borne aura soin à Chambly. Ces avis de nomination prévoient par ailleurs que "each man is to employ, from their salary, a labourer to assist in the operation of the lock"; il est également entendu que "the Chambly office will receive an assistant during the navigation season, to be paid from the receipts from tolls"[8].

Mais est-ce à dire que l'on n'avait pas prévu nommer un surintendant pour prendre en charge la gestion du canal? Cette question d'un surintendant à Chambly est nébuleuse pour cette période. Entre 1848 et 1850, Michel Borne signe sa correspondance en qualité de "Collector and Superintendent, Chambly Canal". En 1852, il ne se déclare plus que "Superintendent, Chambly Canal". Or nous venons de voir qu'en août 1843 il avait été nommé percepteur, capitaine de port et maître éclusier pour le secteur nord du canal.

Au cours des années 1848-1852, Michel Borne aura beaucoup à dire sur le chaos administratif qui existait au canal Chambly depuis son ouverture. S'estimant lésé par certaines décisions de ses supérieurs, il adresse tour à tour ses griefs et réclamations aux Commissaires du Bureau des travaux publics (1848), à Lord Elgin, Gouverneur-général du pays (1850) et au secrétaire des Travaux publics (1852). Pour une bonne compréhension de la situation administrative du canal au cours de ces années de lancement, ces divers mémoires de Borne sont inestimables; afin d'en respecter la teneur et le sens, assez complexe par ailleurs, j'en livrerai de longs extraits.

Le 11 octobre 1848, Borne expose sa requête aux Commissaires:

> En parcourant la lettre du Secrétaire du Bureau des Travaux Publics, en date du 30 mai 1843, on verra que je fus appointé comme Collecteur, Maître du Havre "and of the three combined Locks at Chambly". Depuis mon entrée en Office, je n'ai pas seulement pris soin des Locks ci-dessus mentionnés, mais encore de cinq autres, distants

d'un mille et demi de mon Bureau ainsi que de huit "Swing Bridges" à six milles de mon office et de douze ponts sur l'île Ste Thérèse, éloignés de douze milles.

En jetant la vue sur la lettre de C. Dunkens, alors Secrétaire de son Excellence, en date du 31 mai 1843, on y verra qu'il lui plut m'appointer comme collecteur et Maître du Havre et des Ecluses avec un salaire de £200, à condition que je garderais, à mes frais, un Gardien d'Ecluses pendant l'année, ou plutôt pendant la saison [...]. On verra qu'il n'est point fait mention de Surintendant du Canal: la raison en est palpable quand on saura qu'il y en avait un de nommé du nom de P. Redpath avec un salaire de 10s. par jour [...]. Ce Surintendant fut mis hors d'emploi le deux Août 1843 par l'Honorable Mr Killaly, qui se trouvait alors à Chambly et qui me substitua à sa place, avec promesse d'un certain Salaire, dont je n'ai jamais rien reçu.

Le 8 janvier 1844, je recus une lettre du Bureau des Travaux Publics [...] par laquelle il m'informait qu'il avait soumis une requête à son Excellence afin de rendre mon Salaire permanent comme Collecteur, Maître du Havre et Gardien des Ecluses, avec un Salaire de £ 200 par année [...]. Le 17 du même mois, j'en reçus une autre en date du 16 m'annonçant que son Excellence avait concourru dans la demande du Bureau; cette dernière corroborait celle du 31 mai 1843, mais ne faisait encore aucune mention d'un Surintendant, qui est indispensablement nécessaire, plus même que sur tous autres Canaux, car la Banque de celui-ci étant toute de glaise, est plus périssable qu'aucunes des autres et par conséquent exige plus de surveillance; d'où je conclus qu'en justice je dois être payé pour cet Item depuis le 2 août jusqu'à ce jour.[9]

Borne poursuit son exposé rétrospectif en signalant que le 13 avril 1846, il recevait une lettre de J.W. Dunscomb l'avisant de la décision de son Excellence en Conseil de ne nommer qu'un seul collecteur, afin de limiter les dépenses; celui-ci agira en même temps comme surintendant, avec un salaire de £120; à Saint-Jean, un simple gardien d'écluse est alors substitué au percepteur, avec un salaire de £50, "lequel est responsable envers moi et dont je suis obligé de visiter les livres", de préciser Michel Borne[10].

Aux yeux du plaignant, la situation se résume ainsi: le secrétaire du bureau, Begley, a réussi à faire disparaître les postes de capitaine de port et maître éclusier afin d'abaisser son salaire à £120 "et cela dans l'espoir que j'abandonnerais ma situation pour y placer un de ses amis"[11].

N'ayant, de toute évidence, pas eu gain de cause, Borne revient à la

charge en mars 1850; il s'adresse cette fois au président des Commissaires. Il fait alors valoir qu'à titre de collecteur, ou percepteur, il ne reçoit qu'un salaire annuel de £50, son homologue du canal Lachine en recevant 300 et l'assistant de ce dernier, 100. Bien sûr, admet-il le canal Lachine génère beaucoup plus de revenu que celui de Chambly, mais il s'empresse d'ajouter que les devoirs à remplir sont les mêmes, surtout que "par un ordre du Département du Bureau des Travaux Publics, en date du 20 juin dernier, j'ai été commandé de passer de nuit tous les vaisseaux qui se présenteraient, ce qui m'a assujetti à être debout une partie des nuits, pendant que jusqu'à cette époque les vaisseaux n'étaient admis à passer que le jour seulement"[12].

Borne demande également d'être réinstallé dans ses anciennes fonctions de capitaine de port (*alias* maître de havre) et de maître éclusier. Il n'est pas inutile de s'attarder à la justification qu'il en fait.

> Un *Harbour Master* est indispensablement nécessaire et quoiqu'il ne m'ait pas été accordé de Salaire pour cet emploi depuis 1846, je n'en ai pas moins rempli les devoirs jusqu'à aujourd'hui; cet emploi consiste à faire arranger les Bâtiments dans le Havre suivant l'ordre de leur arrivée, et les passer dans le Lock d'après cet ordre, car il s'élève souvent des difficultés entre les Navigateurs, lesquels, sous prétexte d'être les uns plus forts que les autres, veulent s'arroger le droit de passer, et pour en finir, on en referre à moi, en ma qualité de *Harbour Master*, car tous me reconnaissent ce droit, puis mon jugement est final.
>
> Comme *Lock Master*, je suis assujetti à visiter les Gardiens d'Ecluses, le jour et la nuit, afin de veiller à ce qu'ils soient sobres et à leurs postes, car ils sont sujets à beaucoup de tentation de la part des Capitaines de vaisseaux qui ne sont pas tous de la Tempérance [...] Il y a huit Locks à Chambly et six Gardiens d'Ecluses dans l'espace d'une demi lieue, lesquels sont sous ma surveillance.[13]

En février 1852, la question n'est toujours pas résolue; Borne saisit le secrétaire Begley de ses doléances, lui rappelant qu'encore aujourd'hui, sans rétribution aucune, il continue d'assumer les tâches de capitaine de port, de maître éclusier, en plus de celle de *wharfinger*, en français "gardien de quai"[14]. Nous aurons l'occasion, un peu plus loin, de caractériser cette nouvelle fonction; ce qu'il importe de constater, suite à cette dispute, c'est qu'on nomma bel et bien un surintendant au canal Chambly dès le printemps de 1843 et que Borne hérita officiellement de ce poste le 13 avril 1846. Quelles fonctions précises rattachait-on alors à cet emploi? Les documents ne le précisent pas; mais à la lumière des plaintes formulées par Borne, il est clair qu'aux yeux des patrons, un surintendant devait à la fois administrer et surveiller les employés, les structures et les services se trouvant sur le territoire du canal. C'est pourquoi on ne distingua plus les postes de capitaine de port, maître éclusier et gardien de quai: l'on attendait d'un surintendant qu'il cumule

toutes ces tâches et bien d'autres.

Cette solution permettait évidemment de réaliser des économies appréciables. Pourquoi, alors, lui conserver le titre et le salaire de percepteur? Ne pourrait-on pareillement exiger du surintendant qu'il se charge de cette tâche, toujours pour le même salaire? En réalité le poste de percepteur des droits ne relevait pas des Travaux publics mais bien plutôt du bureau de l'Inspecteur général, le futur ministre du Revenu[15]. Ce bureau fixait les règles de l'emploi et payait l'employé. En ces débuts de canalisation, sur le Richelieu comme sur l'Outaouais, le bureau de l'Inspecteur préférait souvent confier le poste de percepteur au surintendant ou à l'officier responsable d'un canal, avec bien sûr le consentement des Travaux publics. Le surintendant, pour sa part, compte tenu du salaire additionnel et de la mince surcharge de travail, au début tout au moins, ne voyait pas d'objection à cumuler ces emplois.

Nous savons qu'il y avait un second percepteur à Saint-Jean; Daniel Phelan occupa ce poste dès le mois d'août 1843. Il était, en outre, capitaine du port de Saint-Jean et gardien de l'écluse de l'endroit. En 1846, sans doute par mesure d'économie, il n'y aura plus de percepteur en titre à cette extrémité du canal Chambly; l'éclusier en poste tiendra lui-même les registres de perception, mais de façon officieuse; ces livres devront être vérifiés et approuvés par le surintendant-percepteur. Cet expédient, cependant, ne durera pas; une liste des employés du canal, dressée au début de 1852, révèle que John Brennan occupe le poste de percepteur adjoint à Saint-Jean et c'est là sa seule fonction[16].

Éclusiers et pontiers, exemples de redressement

Le caractère improvisé et irréaliste de la politique d'embauche au canal Chambly, au cours de cette période, ne peut manquer d'étonner. Bien sûr l'on pourrait en attribuer la responsabilité aux restrictions budgétaires du temps ou encore à l'utilisation inespérée et imprévisible du canal. Il est vrai qu'à cette époque, il n'était pas encore question de faire précéder de tels travaux de construction, d'études de rentabilité ou d'analyses de marché. Mais nous n'en étions tout de même plus à nos premières armes en matière de canalisation, au Canada, et les gestionnaires ne pouvaient ignorer les normes minimales de fonctionnement d'un canal, particulièrement en ce qui touche ses opérations manuelles.

Or en 1843, peu après l'inauguration, les neuf écluses du canal sont opérées par quatre éclusiers seulement; à Saint-Jean, le percepteur Daniel Phelan confie le soin de l'écluse nº 1 à son fils Patrick qu'il paie de sa poche, comme nous l'avons dit plus haut. Borne fait de même à Chambly pour les écluses combinées nºs 7, 8 et 9 dont il a la charge. Deux autres éclusiers assurent donc les manoeuvres aux cinq écluses restantes, c'est-à-dire celles portant les numéros 2 à 6 inclusivement[17]. Mais quelles étaient leurs conditions de travail?

Leur salaire, en 1843, est fixé à 2 *shillings* et 6 *pence*. Du 1er mai au 1er septembre, ils sont en devoir de 4 h à 20 h; avant et après cette période, du lever du jour jusqu'à la noirceur. Il est intéressant de noter que déjà, à ce moment, Borne a inauguré une pratique qui sera consacrée lors de la prochaine période et qui s'avérera très efficace: celle

d'utiliser ses manoeuvres, même en dehors de la saison de navigation, pour effectuer les réparations du canal. Leurs heures de travail s'étendent alors de 6 h à 18 h et Borne agit comme contremaître-superviseur. Pour justifier son initiative, ce dernier prend plaisir à souligner que "since the 2nd August no expense whatever has been incurred for labourers in repairing the Canal, nor for Sundry other works. I have had all necessary repairs and all work done by the Lock tenders and I flatter myself that the whole is in the best order"[18].

Détail digne de mention, excepté celui travaillant à Saint-Jean, aucun éclusier n'est attaché à une écluse en particulier. Nous savons que cela deviendra très vite la règle, mais, en 1843, Borne n'a guère le choix: avec trois hommes pour opérer huit écluses, pas question d'être stationnaire; la mobilité est de rigueur: "They were stationed indiscriminately at either of the eight locks, as occasion required."[19]

Les quatre éclusiers du canal Chambly, afin d'être disponibles en tout instant, habitèrent des maisons situées sur le bord du canal. Celles-ci, construites par le gouvernement expressément pour leur usage, étaient localisées aux écluses nos 1 (Saint-Jean), 2, 6 et 8. C'est l'ingénieur George Keefer qui s'occupa de leur construction, à l'automne de 1842; en voici une brève description, remontant d'ailleurs à cette date: "Cedar posts and 3 inch plank, with small brick chimney, stove pipe and a small privy behind each."[20] En 1867, elles sont toujours en service: "Il y a trois maisons d'éclusiers, faites de bois, de 24 x 16 pieds, à un étage, et situées aux écluses nos 2, 6 et 8; il y en a une quatrième à l'écluse 1; elle a 24 x 12 pieds, à un étage."[21]

Au printemps de 1847, à la demande des utilisateurs du canal, le gouvernement étudia la possibilité d'ouvrir les écluses jour et nuit, tous les jours excepté le dimanche. Appelé à se prononcer sur le projet, Borne l'approuva, précisant qu'à moins d'une augmentation considérable et imprévue du trafic, ce changement ne nécessiterait pas l'embauche de nouveaux éclusiers; ceux actuellement en poste, cependant, n'accepteraient ce surcroît de travail que moyennant un salaire quotidien de 3s 6p, soit 1s de plus que leur paye actuelle[22].

En juin, toutefois, les éclusiers reviennent sur leur demande: ils exigent maintenant 4s par jour pour travailler jour et nuit, "this on the ground that bread and meat is so very dear that they cannot afford to support themselves and family with so small wages"[23]. S'ils ne reçoivent pas satisfaction, ils débrayeront. Les choses en restèrent probablement là car ce n'est que deux ans plus tard, en juin 1849, que l'ouverture nuit et jour du canal entra en vigueur. Pour contourner la menace de grève, le Bureau des travaux publics en vint à un compromis; on augmenterait le nombre d'éclusiers et ceux-ci, pour des journées de 24 heures, recevraient un salaire de 3s[24]. Suite à cette décision, on dénombra sept éclusiers en poste en mars 1850[25].

En 1852, la situation est la suivante: chaque écluse du canal a maintenant son éclusier. Ces neuf travailleurs sont employés du début à la fin de la navigation, au salaire quotidien de 3s, et le dimanche est chômé. Les patrons ont également accepté d'embaucher des aides-éclusiers, pour certaines périodes: "Labourers are allowed in the Summer Season for a certain time when the Square Timber passes, for no man could stand day and night without resting."[26] Il convient de

souligner ici que les cinq nouveaux éclusiers du canal n'auront pas l'avantage de l'octroi de maison, contrairement aux quatre autres. Les nouvelles maisons d'éclusiers ne seront construites qu'au cours des années 1870. Cela n'ira pas sans soulever de nombreuses protestations, comme nous le verrons.

Il aura donc fallu dix ans pour se convaincre de la nécessité de poster un ouvrier à chaque écluse. Il en faudra tout autant pour réaliser que les nombreux ponts qui enjambent le canal, tout au long de ses 12 milles, constituent des obstacles majeurs à la navigabilité de cette voie d'eau, surtout si personne n'a la charge précise de les opérer! Ce n'est, en effet, qu'en 1852 que l'on confiera à des employés le soin de veiller au fonctionnement et à l'entretien des ponts. Mais comment franchissait-on ces ponts entre les années 1843 et 1852? Borne révèle que

> they have been opened by the drivers of the tow path cattle, which is sufficient for row boats or sail boats; but in the case of steamboats, this cannot be done; their speed is too great to admit of the lock keepers preceding them to open the bridges, and besides, the distance between the first and the last of them is five miles.
>
> Messrs Andrews' steamboat is the only one that has hitherto used the canal. Their practice is to engage a man for 2/6 to precede their boat on horseback to open the bridges for themselves, and this ought for the present to be continued.[27]

Mais utiliser les conducteurs de chevaux de touage, ou un engagé à cheval, pour ouvrir et refermer les ponts du canal équivaut, à toutes fins pratiques, à instaurer le libre-service. Cette méthode, en soi, n'est pas mauvaise; elle est même économique au niveau de la main-d'oeuvre. Cependant, outre le fait qu'elle ralentit beaucoup la navigation dans le canal, elle est à l'origine des dommages que les ponts subissent régulièrement. Au début de 1852, la situation est intolérable et l'on cherche vivement une solution:

> As there are no bridge tenders, the boatmen are required to send one of their men forward to open the bridges and close them after the boat has passed; this duty is generally attended to during the day time, and when it is likely that a [...] could be proved against them, but wholely disregarded in every other instance, the consequence is that the bridges are constantly in want of repairs and there appears to be no remedy for this except to appoint bridge tenders who will be responsible for any injury which the bridges or their abutments may receive, unless such injury and the name of the vessel causing the injury be reported to the superintendent in time to detain the boat till payment be made [...] for the cost of the repairs.[28]

À ce moment, mis à part le pont Jones, qui relie Saint-Jean à Iberville, il y a huit ponts sur le canal Chambly; sept d'entre eux sont

éloignés des écluses et requièrent absolument la présence continuelle d'un opérateur-surveillant. Quant aux nombreux ponts de fermes traversant le canal, l'on suggère de les garder ouverts lorsque inutilisés[29].

Le Bureau des travaux publics approuve l'engagement de sept pontiers ainsi que la construction d'autant de logettes, indispensables pour abriter ces gardiens. En août 1852, l'érection de ces petites maisons est presque complétée et l'on s'apprête à embaucher les pontiers, dont le salaire quotidien sera de 3s[30]. Les logettes sont faites de bois et elles mesurent 12 pieds de long sur autant de large, avec une hauteur de huit pieds. Elles sont dotées de couchettes de planches et d'un poêle[31]. Il convient de noter que les Travaux publics firent construire, en fait, dix de ces postes de garde, les trois autres étant confiés aux gardiens des écluses nos 3, 4 et 5 qui ne bénéficiaient pas de maisons d'éclusiers.

À tous ces employés du canal Chambly, il faut ajouter, à l'époque, le gardien d'hiver. En décembre 1846, le surintendant Borne avait demandé l'engagement d'un tel gardien:

> One man should be kept on pay during the winter months, until the next opening of the navigation, whose duty would be to perform such labour about the bridges and roads dependent on the canal as the law requires; and to attend to the still more important duty of preserving the locks, their gates, the sluice, waste weirs, etc. from such damage as might occasionally occur from ice, thaws, falls of snow.

Borne rapporte que, jusqu'à cette date, on avait l'habitude de confier ce travail aux quatre éclusiers mais qu'un seul ouvrier, sous sa supervision, pourrait s'en charger adéquatement moyennant un salaire de neuf dollars par mois[32]. L'année suivante, Borne réitère sa demande et, cette fois, on y accède[33].

C'est également au cours de ces années que l'on fit construire, à Chambly, l'entrepôt-atelier du canal. Le surintendant en avait proposé l'érection en 1844, déjà; il suggérait alors un bâtiment de bois, sur solage en pierre, de 50 pieds sur 30, à un étage, divisé en deux corps dont l'un abriterait l'entrepôt et l'autre, l'atelier de réparation[34]. Cependant les travaux ne débutèrent qu'à la fin de 1847; Borne était alors anxieux de les voir s'achever car il voulait que des menuisiers-charpentiers puissent utiliser l'atelier pour réparer les portes d'écluses[35]. Ce bâtiment est sans doute le même que celui décrit en 1867 par le commissaire des Travaux publics dans son rapport annuel: une vieille bâtisse de bois servant de remise pour le matériel et d'atelier, et mesurant 53 pieds sur 25, en bon état[36].

L'écluse de Saint-Ours: un faux départ

Aussi sur le Richelieu, et au cours de la même période, on construit le barrage et l'écluse de Saint-Ours. Située à 32 milles en aval de Chambly et à 14 milles de l'embouchure de la rivière, cette marche de

cinq pieds constituait le complément indispensable du canal Chambly sur cette voie commerciale. Malgré l'importance de son rôle, la canalisation du Richelieu à Saint-Ours ne comporte qu'une seule écluse ce qui, au chapitre de la main-d'oeuvre particulièrement, la différencie énormément d'un canal tel celui de Chambly. Mais la présence même sur le Richelieu de ces deux ouvrages si inégaux ajoute encore de l'intérêt à l'étude de leur main-d'oeuvre car elle permet d'apprécier autant les particularités et caractéristiques propres que les points communs des deux systèmes.

Ouverte à la navigation vers la fin de 1849, il y a peu à dire sur l'écluse de Saint-Ours pour la période qui nous occupe. Ce n'est vraiment, en effet, qu'en 1852 que le site fonctionnera de façon normale car, suite aux sévères inondations du printemps 1850, qui avaient submergé l'écluse, une bonne partie de l'année 1851 fut employée à hausser de cinq pieds les murs du canal[37]. Cet état de chantier explique peut-être l'absence presque totale de documentation concernant l'administration quotidienne de l'écluse et sa main-d'oeuvre, du moins avant 1852-1853.

En septembre 1852, par exemple, l'ingénieur-surintendant des canaux transmet son rapport annuel au secrétaire des Travaux publics; il n'y est question que des canaux de Lachine, Beauharnois et Chambly. Pas un mot au sujet de Saint-Ours[38]. C'est sans doute que cette écluse, même opérationnelle, est encore considérée comme un site non achevé. Nous savons, par ailleurs, qu'à l'automne 1852, la navigation à Saint-Ours est, sinon interrompue, du moins grandement perturbée par le manque de profondeur du chenal d'approche, de part et d'autre de l'écluse. Des travaux de dragage sont alors nécessaires et chaque bateau empruntant l'écluse, dans un sens comme dans l'autre, doit être piloté et guidé par le surintendant du site. Le creusage du chenal doit même se poursuivre au printemps 1853[39].

Saint-Ours compte pourtant sur un surintendant dès l'ouverture de l'écluse, à l'automne 1849. Il se nomme R.N. Harrison mais nous ne connaissons pas ses antécédents. Peu après son décès, en 1853, le bureau des ingénieurs, à Montréal, le qualifie de "old and faithful servant"[40]. Cela donne à penser qu'il était lui-même ingénieur, et les travaux qui ont lieu à Saint-Ours entre 1849 et 1852 ajoutent du poids à l'hypothèse. Nous le voyons d'ailleurs communiquer personnellement avec Samuel Keefer, l'ingénieur en chef des Travaux publics, ce qu'un simple surintendant ne ferait pas[41].

Nous savons également que Jules Leboeuf cumule, à cette époque, les fonctions d'éclusier et de percepteur[42] mais qu'à ses frais, il engage un commis pour prendre soin de cette dernière tâche[43]. Avant 1853, Leboeuf reçoit en outre l'aide d'au moins un éclusier adjoint; le salaire de ce manoeuvre, en 1853, vient d'être augmenté à 3s 6p par jour[44].

Les bâtiments érigés sur le site de l'écluse entre 1849 et 1852 sont peu nombreux. Un plan du site, tracé en 1853, illustre fort bien leur disposition[45]. La résidence du surintendant est située sur l'île d'Avard; faite de bois, elle mesure 36 pieds de long sur 22 de large. Il s'agit, en fiat, d'une bicoque peu salubre: "It appears the house, when built, was only intended as a temporary building, built by the contractors for their own accomodation during the construction of the lock and consequently

built in the cheapest manner."[46]

De son côté, l'éclusier-percepteur occupe une logette de 12 pieds de long sur autant de large, sans doute à l'image de celles construites à la même période au canal Chambly. Cette petite bâtisse de bois lui sert de maison d'éclusier et de bureau de perception et on la retrouve également sur l'île d'Avard mais tout à côté de l'écluse [47].

Enfin, rattachés à la fois les uns aux autres et à la maison du surintendant, et composant une enfilade, s'élèvent les bâtiments suivants, tous faits de bois: une petite construction de 10 pieds sur 10, que le surintendant a transformée en cuisine d'été, un entrepôt de matériel de 23 pieds sur 15 et une écurie de 10 pieds sur 12[48].

Les dix années que nous venons de retracer constituent une période vraiment homogène et, bien que brève, il nous a semblé qu'elle méritait d'être isolée, dans cette étude, afin d'être bien comprise. Dans toute entreprise humaine, l'expérience ne s'achète pas, elle s'acquiert au fil des ans, au gré des tentatives et des échecs. Et ces périodes d'apprentissage sont très caractéristiques: l'on y retrouve presque toujours, et souvent par définition même, beaucoup d'improvisation, peu de planification, une absence de structures fonctionnelles et pratiques, plusieurs initiatives individuelles et une efficacité très limitée.

Les canaux du Richelieu, à l'instar des autres canaux qui ont vu le jour durant cette époque, eurent à souffrir non seulement de leur propre croissance mais aussi, et peut-être surtout, de celle de la haute fonction publique. Si, à quelques égards, la période qui suit peut encore être envisagée comme préliminaire ou exploratoire, compte tenu surtout du fait qu'elle précède la Confédération, nous verrons par contre qu'elle est marquée par une volonté très ferme de normalisation, d'organisation et d'efficacité. Or l'histoire sociale montre que de telles périodes sont cruciales pour les ouvriers.

Notes

1 Canada. Archives publiques. Division des Archives fédérales (ci-après DAF), Inventory: Department of Public Works (RG11), Ottawa, s.d., p. 1.
2 Ibid., p. 1.
3 R.M. Dawson, The Civil Service of Canada, Londres, Oxford University Press, 1929, p. 3.
4 Ibid., p. 10, 14.
5 Ibid., p. 14.
6 Denis Vaugeois et Jacques Lacoursière, Canada-Québec, Synthèse historique, Montréal, Éditions du Renouveau Pédagogique, 1970, p. 358.
7 DAF, RG11 (Travaux publics), vol. 65, nº 20575, J. Page à J.G. Sippell, Montréal, 2 sept. 1843.
8 DAF, RG4, C1 (Secrétaire provincial, Correspondance, Canada-Est), 1843, vol. 80, nº 1014, Chairman, Board of Works à D. Daly, 14 août 1843.
9 DAF, RG11, vol. 55, nº 36, M. Borne aux Commissaires du Bureau des Travaux publics, Chambly, 11 oct. 1848.
10 Ibid.
11 Ibid., M. Borne à l'Hon. J. Chabot, Chambly, 17 mars 1850.
12 Ibid.
13 Ibid.
14 Ibid., M. Borne à T.A. Begley, Chambly, 22 fév. 1852.
15 Canada. Environnement Canada. Parcs Canada, Région du Québec, Canaux du Québec (ci-après PCQ), letterbooks, 1852, J.F. McDonald à M. Lassiserave, Montréal, 22 juil. 1852.
16 DAF, RG11, vol. 55, nº 36, M. Borne à T.A. Begley, Chambly, 22 fév. 1852.
17 Ibid., nº 35, M. Borne, "Schedule or return of Lock Tenders employed on the Chambly Canal from 1st November 1843", Chambly, nov. 1843.
18 Ibid.
19 Ibid.
20 Ibid., vol. 39, G. Keefer à T.A. Begley, s. l., 1er mars 1843.
21 Canada. Ministère des Travaux publics, Rapport général du comissaire des Travaux Publics pour l'année expirée le 30 juin 1867, Ottawa, Hunter, Rose et Lemieux, 1868, p. 33.
22 DAF, RG11, vol. 55, nº 35, M. Borne à l'Hon. W.B. Robinson, Chambly, 27 mai 1847.
23 Ibid., M. Borne à T.A. Begley, Chambly, 11 juin 1847.
24 Ibid., M. Borne à J.W. Dunscomb, Chambly, 23 juin 1849.
25 Ibid., M. Borne à l'Hon. J. Chabot, Chambly, 17 mars 1850.
26 Ibid., nº 36, M. Borne à T.A. Begley, Chambly, 22 février 1852.
27 Ibid., nº 35, M. Borne à l'Hon. W.B. Robinson, Chambly, 27 mai 1847.
28 PCQ, letterbooks, 1852, J.F. McDonald à T.A. Begley, Montréal, 1er avril 1852.
29 Ibid.
30 Ibid., Charles Legge à T.A. Begley, Montréal, 26 août 1852.
31 Ibid., Estimate of improvement and repairs necessary on the Chambly Canal, Montréal, 1er avril, 1852.
32 DAF, RG11, vol. 55, nº 35, M. Borne à T.A. Begley, Chambly, 14 déc. 1846.
33 Ibid., M. Borne à T.A. Begley, Chambly, 5 déc. 1847.
34 Ibid., M. Borne à T.A. Begley, Chambly, 6 mars 1844.
35 Ibid., M. Borne à T.A. Begley, Chambly, 5 déc. 1847.
36 Canada. Ministère des Travaux publics, Rapport général du commissaire des Travaux publics pour l'année expirée le 30 juin 1867, Ottawa, Hunter, Rose et Lemieux, 1868, p. 34.
37 René l'Heureux, Canal de Chambly: 100 ans de service, 1843-1943, Saint-Jean, Éditions du Richelieu, 1943, p. 39-40.
38 PCQ, letterbooks, 1852-1854, Charles Legge à T.A. Begley, Montréal, sept. 1852.
39 Ibid., John Page à T.A. Begley, Montréal, 11 oct. 1852.
40 Ibid., John Page à T.A. Begley, Montréal, 5 avril 1853.
41 APC, RG11, vol. 63, dossier nº 4, R.H. Harrison à S. Keefer, St-Ours, 31 oct. 1849.
42 PCQ, letterbooks, 1852-1854, John Page à T.A. Begley, Montréal, 18 mars 1853.
43 Ibid., 1862-1865, nº 472, J.G. Sippell à T. Trudeau, Montréal, 28 avril 1863.
44 Ibid., 1852-1854, John Page à T.A. Begley, Montréal, 18 août 1853.
45 DAF, RG11, vol. 20, nº 21006, 23 oct. 1853, Sketch of Lock and part of Island at St Ours, with Plan of Superintendant's House.
46 Ibid., J.G. Sippell à T.A. Begley, 17 oct. 1853.
47 Ibid.
48 Ibid.

Chapitre III
Organisation et incertitudes: 1852-1867

La période que nous abordons n'est certes pas monotone. Déroutante et paradoxale, bien sûr, mais aussi cruciale et déterminante. Selon les points de vue, en effet, ces années peuvent laisser des impressions bien différentes. L'analyste des conjonctures, du commerce ou des structures mêmes du canal Chambly, qualifiera probablement cette époque de transitoire, incertaine, confuse et même stagnante. Le technocrate, à l'opposé, s'arrêtera peut-être davantage devant l'organisation des canaux du Richelieu et retiendra la nette amélioration des structures administratives et la spécialisation des tâches. En fait l'histoire de ces canaux, entre 1852 et 1867, est à l'image du pays tout entier: il veut à tout prix repenser ses formes alors que, simultanément, son fond est remis en question.

Des canaux sans avenir?

Dans une étude précédente, portant précisément sur l'histoire commerciale du canal Chambly, nous avons montré en quoi, et jusqu'à quel point, l'avenir de la canalisation du Richelieu était sombre au début des années 1850[1]. Il ne sera pas inutile ici de résumer ces vues afin de mieux cerner le contexte de notre histoire de la main-d'oeuvre.

Contrastant avec la forte utilisation du canal Chambly au cours des années 1840, une baisse sensible du transport maritime sur le Richelieu se produit entre 1850 et 1855.

> Alors que, dans le canal, de 1848 à 1849, le tonnage des marchandises transportées était passé de 18 835 à 77 216 tonnes, et que le nombre de vaisseaux avait augmenté de presque 600 pour cent, à partir de 1850 et durant les quatre années qui suivirent, on accusa à ces deux chapitres des baisses de plus en plus importantes: en 1852, déclin du volume de marchandises transportées de 20,0 pour cent sur l'année précédente. Simultanément, le tonnage total des vaisseaux ne s'élève plus qu'à 82 618 tonnes, alors qu'il atteignait 143 194 tonnes en 1850. En 1854, nouvelles baisses par rapport à 1853: les marchandises transportées diminuent de 27,6 pour cent et la capacité ou tonnage des bateaux utilisant le canal dégringole de 34,6 pour cent.[2]

Dans ces conditions, plusieurs compagnies de navigation retirent leurs bateaux à vapeur du Richelieu: la rentabilité n'y est plus. Cela est d'autant plus surprenant que les autres voies navigables connaissent une croissance commerciale modérée mais constante.

Plusieurs raisons pourraient être invoquées pour expliquer le sort du Richelieu. Une des principales, c'est sûrement le canal Chambly lui-même. Surutilisé depuis son ouverture, et surtout mal surveillé, déjà en 1848 il est en piètre état. Des réparations d'envergure sont nécessaires, particulièrement dans les écluses, dont les murs, en plusieurs endroits, ont littéralement été arrachés et déchirés par des bateaux aux dimensions beaucoup trop grandes. Car, soulignons-le, ces écluses sont désuètes; avec leurs 120 pieds de longueur sur 24 de largeur, en moyenne, et une profondeur d'à peine plus de six pieds six pouces, ces chambres convenaient à la navigation des années 1820, moment de leur conception. Elles étaient donc incapables de répondre aux nouvelles exigences commerciales du milieu du siècle, au premier rang desquelles il faut ranger la prolifération de bateaux à vapeur toujours plus gros.

Canalisation inopérante, ou presque, jumelée à une dégringolade de l'activité commerciale, il n'en fallait pas plus pour ameuter les hommes d'affaires canadiens, en particulier ceux de Montréal, qui n'avaient jamais apprécié d'ailleurs le détour par Sorel qu'imposait le Richelieu. C'est alors que, pressé par ces marchands influents, le gouvernement du Canada envisagea sérieusement de relier Montréal à Saint-Jean par un canal direct à l'intérieur des terres: c'était le projet du canal Caughnawaga, du nom d'une de ses extrémités possibles. Car trois localités étaient considérées à titre de terminus nord d'un tel canal: Longueuil, Beauharnois et Caughnawaga.

Au cours des années 1850 et 1860, par conséquent, ce projet retint toutes les attentions, monopolisa toutes les expertises[3]. Et pendant que des ingénieurs célèbres tels J.B. Jarvis et E.H. Tracy multipliaient les études et les consultations, le canal Chambly croupissait; c'est dans ce contexte qu'il faut comprendre les réparations aussi restreintes que tardives dont il bénéficia alors en 1855: "only minimal maintenance was carried out to avoid total collapse; by the mid-1850s action could be postponed no longer"[4]. De nombreuses écluses furent certes réparées mais jamais il ne fut question de les agrandir. Le projet du canal Caughnawaga ne vit jamais le jour; mais il occupa les esprits pendant une si longue période qu'il ruina, à toutes fins utiles, l'avenir du canal Chambly et de la navigation commerciale sur le Richelieu.

Décentralisation et initiatives régionales: l'ingénieur-surintendant des canaux

Ces années sombres, pourtant, ont vu un réel bouleversement administratif. Comment expliquer cette manifestation de vitalité au beau milieu d'une période aussi peu prometteuse? Les modifications administratives dont nous allons parler furent mises de l'avant pour améliorer la régie de tous les canaux, et elles s'appliquèrent donc également aux canaux du Richelieu, en dépit de leur situation particulière. À eux seuls, en effet, ces derniers n'auraient pas justifié une telle réforme.

Au niveau national, les changements administratifs sont peu significatifs. En 1859 une nouvelle loi du Parlement transforme le Bureau des travaux publics en ministère. Cette loi, qui est essentiellement une

codification de la législation existante, prévoit qu'un commissaire et un sous-commissaire dirigeront le ministère, ce qui change bien peu, en réalité, les structures précédentes à ce niveau et qui ne modifie en rien le rôle et les fonctions de l'organisme. Son mandat principal est toujours de diriger la construction et l'entretien du vaste programme des canaux de Montréal au lac Erié[5].

Encore une fois, durant ces années, les commissaires des Travaux publics remettent le quotidien de l'administration entre les mains du secrétaire. Retenu dans la capitale, cependant, celui-ci, au cours de la période précédente, n'en devait pas moins veiller au bon fonctionnement de tous les sites sous son autorité et, pour ce faire, transmettait ses instructions directement soit à l'ingénieur ayant temporairement soin d'un canal, soit au surintendant de ce canal. Or ces communications étaient difficiles parce que faites à distance et elles ne servaient, la plupart du temps, qu'à régler les urgences administratives. En clair, cela signifie que les responsables de sites, le plus souvent sans expérience, ne parvenaient qu'à expédier les affaires courantes, d'où le caractère improvisé et anarchique de leur administration.

La solution s'imposait: il était essentiel, afin de contrer ce problème de communication, de réduire ces distances par l'entremise d'un intermédiaire; un fonctionnaire, aussi habile en gestion matérielle et humaine qu'en génie, et posté stratégiquement à proximité d'un groupe de sites dont il aurait la charge, serait en mesure de mettre les hauts fonctionnaires et les responsables locaux sur une même longueur d'onde. Le titulaire de ce nouveau poste devrait être un homme de confiance, fiable et efficace, capable d'assumer de grandes responsabilités et de prendre des initiatives de toutes sortes. Ce grand organisateur ce sera l'ingénieur-surintendant des canaux.

Nous ne savons qui eut l'idée de créer ce poste mais il est raisonnable de croire qu'en tant que responsable de l'administration et du bon fonctionnement des Travaux publics, le secrétaire avait intérêt à améliorer rapidement l'organisation du Bureau. La nomination d'un tel superviseur régional le soulageait, en outre, d'une foule de tracasseries administratives locales qui, somme toute, n'étaient pas de son ressort. Dorénavant, le secrétaire serait en mesure de se consacrer à son rôle du superviseur national.

En fait, d'une façon un peu transitoire, l'entrée en fonction du premier ingénieur-surintendant remonte au mois de novembre 1851, c'est-à-dire vers la fin de notre période précédente[6]. Il convient de noter, d'ailleurs, qu'un ingénieur-surintendant était en poste lorsque des changements majeurs sont venus sortir de leurs ornières les fonctions d'éclusier et de pontier, en 1852. Ces modifications doivent, à coup sûr, être attribuées à son initiative.

Entre novembre 1851 et septembre 1852, trois ingénieurs se succédèrent au poste d'ingénieur-surintendant: J.F. McDonald, Charles Legge et John Page. De toute évidence il n'était pas dans leur intention de se charger de cette tâche en permanence; le secrétaire Begley leur avait probablement demandé d'exercer cette fonction provisoirement, le temps de dénicher la perle rare. Voilà pourquoi l'on peut dire que le premier véritable ingénieur-surintendant des canaux fut John G. Sippell, ingénieur de profession. Choisi à ce poste en juillet 1853, il l'occupera

sans arrêt jusqu'à sa mort, le 26 septembre 1879; un quart de siècle qui marquera fortement la vie des canaux de l'Est, dans tous ses aspects.

Un fait est spécialement révélateur à la fois des carences administratives du Bureau des travaux publics et de la nouveauté du poste d'ingénieur-surintendant. Le 15 août 1853, John G. Sippell se présente à l'ingénieur John Page, au bureau des canaux à Montréal, pour occuper son nouvel emploi. À peine informé de sa nomination, Page est incapable de faire connaître au nouvel ingénieur-surintendant l'étendue territoriale de sa juridiction administrative; aura-t-il, par exemple, autorité sur les canaux de l'Outaouais? Et qu'en est-il des canaux du Saint-Laurent au-dessus de Beauharnois[7]? Cela prouve que Sippell est bel et bien le premier véritable ingénieur-surintendant à entrer en fonction aux Canaux du Québec, ou, si l'on préfère, du district de Montréal.

Begley s'empressera de transmettre à Page les coordonnées de l'emploi ainsi qu'une liste d'instructions au profit de Sippell. Ces directives sont importantes à connaître pour deux raisons. D'abord, bien sûr, elles étalent en long et en large la majeure partie des tâches et responsabilités qui incombent dorénavant à l'ingénieur-surintendant. En outre, ces instructions à un nouveau titulaire de ce poste constituent un échantillon unique car nous ne les retrouverons plus à l'avenir dans la documentation. Il vaut donc la peine de les examiner.

> By instruction from the Commissioners of Public Works, I am directed to place under your immediate superintendence the following mentioned works, as also to give you some idea of the duties which you will be expected to perform:

- devoir le plus important: s'assurer que la navigation dans les canaux s'effectue normalement et que tous les règlements soient respectés;
- veiller à ce que tous les surintendants et autres employés accomplissent leurs tâches respectives;
- rapporter au secrétaire toute infraction ou négligence d'un employé;
- afin de mettre fin le plus possible aux dépenses inutiles, fournir une estimation et un rapport décrivant la nature des travaux nécessaires et, après autorisation, octroyer les contrats;
- en cas d'accident ou de bris, avertir le Bureau et effectuer les réparations qui s'imposent le plus rapidement possible afin d'écourter toute interruption de la navigation;
- veiller à ce que de tels travaux de réparation soient menés par les surintendants locaux le plus efficacement et le plus économiquement possible, et au moment le plus approprié;
- faire approuver au préalable tous les travaux d'amélioration;
- faire rapport régulièrement (au moins une ou deux fois par mois) sur tous les sites relevant de son autorité;
- examiner et faire rapport sur toute question qui lui sera référée par le secrétaire des Travaux publics ou autres officiers supérieurs;
- adresser toute communication au secrétaire des Travaux publics;
- conserver à son bureau des duplicata de toute correspondance, contrat, entente et les ranger selon un système clair et efficace;
- installer son bureau dans l'édifice situé à proximité du terminus inférieur du canal Lachine; résider préférablement à Montréal même si ses fonctions vont l'appeler à visiter régulièrement les canaux de

Beauharnois et de Chambly;
- les canaux sous son administration sont ceux de Lachine, Beauharnois, Chambly, ainsi que les écluses de Saint-Ours et de Sainte-Anne.[8]

Claires en soi, ces directives illustrent en outre la volonté bien nette du secrétaire des Travaux publics de mettre un terme au développement anarchique du Bureau, de le doter de structures efficaces et de contrôles rigides. La croissance du réseau des canaux, avec ses implications au niveau de la main-d'oeuvre et des budgets, exige que les postes ouverts recoupent des tâches et des besoins clairement identifiés, que ces postes soient organiquement intégrés les uns aux autres et qu'ils soient occupés par des employés compétents. Bien sûr il s'agit là d'énoncés de principes, d'un idéal à atteindre car (nous le constaterons fréquemment) il faudra beaucoup de temps pour réaliser une partie de ce programme. Mais le cap est changé, l'objectif est fixé et, plus important, le pilote est aux commandes.

Au cours du siècle d'histoire que nous étudions, les fonctions d'un ingénieur-surintendant évolueront très peu. Bien sûr chaque titulaire aura ses priorités, ses méthodes, son style administratif, mais son mandat restera essentiellement le même. Inutile de chercher, dès maintenant, à cerner les principes et les réalisations de J.G. Sippell; nous les retrouverons continuellement lorsque nous scruterons la vie et le travail de ses employés des canaux. Quant à ses conditions de travail, nous en savons peu de chose car notre documentation éclaire à peine cette facette de la vie du haut fonctionnaire.

Il n'a sous ses ordres immédiats, et travaillant auprès de lui, qu'un seul employé, du moins jusqu'en 1867. Il s'agit d'un commis, officiellement en tout cas. En réalité ce commis se double d'un homme à tout faire. Écoutons en quels termes son patron le décrit, en 1852:

> a person acting as clerk, chain bearer or whatever else is necessary. He has been for some time employed by the Department and is a persevering and industrious man, writes a good hand and possesses a good share of local and general information which I find on many occasions to be of great service.[9]

En 1861, Sippell nous en donne la même image:

> Mr. Horsnell, clerk in this Office, has been connected with the public service for some years .... Besides the duties of clerk, I have found him useful as a draughtsman, in making and copying plans, etc.[10]

Cet employé polyvalent gagnait annuellement 700 dollars en 1859[11] et 800 en 1867[12]. Considérant l'éventail des services qu'il rendait à l'ingénieur-surintendant, il constituait certainement davantage, pour celui-ci, un bras droit qu'un commis.

De par ses fonctions, un ingénieur-surintendant peut être aperçu presque aussi souvent sur la route qu'à son bureau. Sauf durant l'hiver, en effet, son rôle du superviseur l'amène à visiter régulièrement les sites dont il a la charge. Inspections de routine, vérifications de travaux, réunions avec les surintendants, voilà quelques-unes seulement des raisons qui exigent la présence du "grand patron" aux canaux. En tant

qu'ingénieur, ce *field work* ne l'ennuie aucunement, au contraire; au fur et à mesure, cependant, que les tâches proprement administratives augmentent, ces virées prennent un caractère fastidieux; à l'époque, aussi, le remboursement des frais de voyage occasionne des démarches longues et répétitives et est à l'origine des rares plaintes formulées par l'ingénieur-surintendant[13].

Pour ses efforts, John G. Sippell reçoit un salaire annuel de 2000 $ en 1859[14]; en 1867, il gagne 2240 $[15]. Ces salaires, en chiffres absolus, signifient peu de chose; confrontés aux gages d'autres employés, à la même époque, ils s'avèrent très révélateurs. Ainsi, en 1867, la liste de paye des hauts fonctionnaires des Travaux publics est la suivante:

- Commissaire (Hon. J.-C. Chapais)	5000 $	
- Commissaire adjoint (T. Trudeau)	2600 $	
- Secrétaire (F. Braun)	1800 $	
- Ingénieur en chef (John Page)	3240 $	
- Ingénieur (G.F. Baillargé)	1800 $	
- Ingénieur (E.H. Parent)	912 $	
- Ingénieur-surintendant (J.G. Sippell)	2240 $	
- Surintendants de canaux	1000 $	[16]

Bien sûr en analysant ces données, il faut tenir compte d'un facteur important: la Fonction publique de l'époque ne comporte pas les règles, catégories, normes et échelons salariaux d'aujourd'hui. Par conséquent il peut arriver, comme la liste ci-haut le démontre, qu'un ingénieur-surintendant, à l'emploi du ministère depuis 15 ans, reçoive un salaire supérieur à celui du secrétaire, récemment nommé à son poste. De la même façon, un ingénieur chevronné et réputé, tel John Page, gagne bien davantage qu'un commissaire adjoint, lui aussi fraîchement promu.

Malgré cette réserve, il ressort tout de même de cette liste que J.G. Sippell, notre ingénieur-surintendant, occupe vraisemblablement des fonctions jugées très importantes au ministère; c'est un poste clé, exigeant sûrement des aptitudes aussi sérieuses que variées, comportant d'énormes responsabilités et, physiquement, très éprouvant.

À cette époque, enfin, l'ingénieur-surintendant représente, pour tous ses subalternes, un chef et un ultime recours. Bien sûr, la nouvelle historiographie des travailleurs n'apprécie guère la thèse d'un paternalisme bienveillant régnant entre patrons et ouvriers, "paternalisme qui s'estomperait pour faire place à des relations plus tendues et moins amicales"[17]. Cette thèse, dit-on, n'apporterait aucune explication aux grèves et aux luttes ouvrières. En milieu urbain et industriel, peut-être est-ce exact; mais en ce qui nous concerne, cette thèse vaut pleinement pour décrire les relations qui existaient au XIX^{e} siècle entre les employés des canaux et l'ingénieur-surintendant, le représentant patronal. Il faut garder à l'esprit, en outre, que le petit fonctionnaire compagnard de l'époque est bien différent de l'ouvrier industriel de grande ville.

À Chambly et à Saint-Ours, depuis la nomination d'un ingénieur-surintendant, les employés n'ont plus le droit de s'adresser directement aux hautes instances du ministère; toute requête, tout grief doit être transmis à Sippell, celui-ci servant, en quelque sorte, d'agent de tamisage[18]. Mais ce qui pourrait s'avérer préjudiciable aux ouvriers dans cette mesure joue, à tout prendre, à leur avantage. Un patron tel

Sippell, qui connaît parfaitement tous et chacun de ses employés et qui, en outre, s'intéresse à leur sort, est en mesure de faire valoir et d'appuyer efficacement leurs requêtes, s'il les juge valables évidemment. Auparavant les démarches en ce sens des ouvriers étaient inévitablement condamnées à l'échec. L'étude des divers corps de métier des canaux prouvera le bien-fondé de nos remarques. C'est évidemment le règne de l'arbitraire et de l'aléatoire, mais n'est-ce pas là également la grande marque du paternalisme?

Le territoire administratif de l'ingénieur-surintendant sera agrandi en 1859 lorsque les canaux de Carillon, Chute-à-Blondeau et Grenville seront confiés à sa responsabilité[19]. Construits par les militaires, ces canaux de l'Outaouais, avec le canal Rideau d'ailleurs, avaient été administrés depuis leur ouverture par des militaires, en l'occurrence le Bureau de l'ordonnance. En vertu d'un ordre en conseil en date du 3 mars 1857, ces canaux furent placés sous le contrôle du Bureau des travaux publics[20]. Probablement dans la foulée des réaménagements administratifs qui accompagnèrent la mutation du Bureau des travaux publics en ministère, en 1859, l'ingénieur-surintendant Sippell hérita de la gestion de ces ouvrages, à l'exception toutefois du canal Rideau qui se greffa aux autres canaux de l'Ontario.

L'ingénieur-surintendant des canaux entretient une correspondance presque quotidienne avec, d'une part, les surintendants locaux et, d'autre part, son supérieur hiérarchique, le secrétaire des Travaux publics. Ce courrier émanant du bureau de Montréal constitue d'ailleurs, soulignons-le, notre principale source de renseignement sur la main-d'oeuvre des canaux, du moins jusqu'en 1920. Grâce à Sippell et à ses successeurs, en effet, le quotidien d'un canal devient palpable, dans toute sa monotonie diront certains, dans son vécu le plus révélateur, selon nous. En outre, une fois par an, notre superviseur expédie au secrétaire son rapport d'activités; il y rend compte de tous les sites et ouvrages dont il a la responsabilité, en insistant plus particulièrement sur l'état des diverses structures, les bris survenus, les interruptions de service, les travaux de réparation ou de construction qui ont eu lieu, à chaque endroit, au cours de la dernière année et qui doivent être envisagés pour l'année qui débute, les budgets nécessaires, les nouveaux emplois, etc.

Le superviseur rédige ce rapport annuel à partir des données que lui transmettent les surintendants locaux, individuellement et à la même époque du calendrier. Notons que jusqu'en 1864, l'ingénieur-surintendant datait son rapport du dernier jour de l'année, soit le 31 décembre, car l'année fiscale, ou administrative, suivait l'année civile. À partir de 1864, conformément à une loi du Parlement, les livres des gestionnaires s'ouvrirent le 1er juillet pour se refermer le 30 juin, nouvelle date de remise du rapport annuel[21].

Renforcement du contrôle local: le surintendant

La plus grande manifestation de la décentralisation administrative avait donc été la création du poste d'ingénieur-surintendant des canaux. Le titulaire de ce poste, à toutes fins utiles, avait obtenu carte blanche à la fois pour évaluer les carences et les défauts de la structure adminis-

trative mise en place en 1843 et surtout pour lui apporter les correctifs propres à la rendre efficace et rentable.

Ses premières interventions en ce sens visèrent les surintendants locaux. Nous avons vu précédemment, grâce en particulier au cas de Michel Borne, à quel point les fonctions d'un surintendant étaient mal définies, improvisées voire irréfléchies. Le choix des personnes pour occuper ce poste souffrait évidemment des mêmes négligences. Tout au long de cette période, J.G. Sippell devra faire face à plusieurs problèmes impliquant les surintendants des canaux et directement attribuables aux déficiences des méthodes administratives des années 1840. Soulignons les principaux.

Choisis le plus souvent grâce à des appuis locaux, les surintendants, règle générale, ne tardaient pas à récompenser parents et amis. L'occasion idéale pour ce faire se présentait lorsque des ouvriers devaient être embauchés pour effectuer des réparations quelconques à un canal. Le surintendant confiait alors les postes de contremaîtres à ses supporteurs, ou à leurs amis, tandis que les ouvriers étaient choisis parmi sa parenté ou ses amis personnels. En outre ces ouvriers, recrutés en nombre beaucoup trop grand, dormaient sur l'ouvrage. L'ingénieur-surintendant propose alors de confier la conduite de tels travaux à des contracteurs réputés et fiables, les contrats devant contenir plusieurs clauses sévères propres à assurer à la fois la supervision des travaux, le respect des échéanciers, la qualité de l'ouvrage et l'économie des moyens[22].

À cette époque, également, les surintendants étaient souvent en butte aux jalousies et aux manoeuvres des éclusiers, ce qui provoquait fréquemment des affrontements sérieux. Rappelons-nous qu'au départ les surintendants étaient eux-mêmes des éclusiers auxquels on confiait certaines tâches de surveillance! Des coteries ne tardèrent pas à se former, par conséquent, surtout à Beauharnois.

> This canal has been favoured with very indifferent superintendence; owing to this, the Lockmasters are divided into small cliques, some against each other and many against the Superintendent, producing consequences detrimental to the trade. Assault and battery, quarreling and drunkenness are the order of the day.

Qui plus est, le surintendant craint de se faire respecter et de punir un ouvrier coupable d'indiscipline. Pourquoi?

> The Superintendent is afraid to suspend him for fear that he, the lockmaster, may be a friend of one of the Commissioners, or that he may have some of what is called political influence. Perhaps he remonstrates kindly with some of them, and gets abused for his trouble. In fact there is a continual warfare being waged between all parties, from the Collector of Tolls down to the lockman.[23]

À Chambly, en 1859, la situation n'est pas meilleure; la tête du surintendant P.T. Chartier, le successeur de Michel Borne, est mise à prix; on l'accuse de fraude administrative, d'incompétence et même d'immoralité; des lettres d'accusation affluent au bureau de Sippell, à

Montréal, ou encore à Toronto, au bureau des commissaires. Certaines sont anonymes, d'autres sont signées par des personnes inexistantes, tels ces messieurs George Willett, A. Turner, supposément de Chambly[24].

Sippell comprend vite que les surintendants, lorsqu'ils ne sont pas incompétents, manquent de moyens pour imposer leur autorité. Il entend donc en premier lieu se débarrasser des indésirables en les remplaçant même, si possible, par des hommes non-originaires de la région où ils seront appelés à travailler; il croit ainsi pouvoir limiter les pressions auxquelles sont sujets les surintendants de la part des parents et amis. Et s'ils se montrent compétents et intègres, l'ingénieur-surintendant les appuiera et défendra envers et contre tous.

C'est ainsi, par exemple, que Sippell limoge le surintendant Booth, du canal Beauharnois, en février 1857; il juge (faute impardonnable) sa négligence responsable du naufrage d'un navire au canal[25]. À sa place, il installe Pierre Laurencel, un "étranger" que des clans locaux s'empressent d'intimider justement parce qu'il n'est pas de la région. Mais Sippell s'interpose rapidement et défend son protégé qu'il qualifie, à sa façon habituelle, de "faithful and honest public servant"[26]. Remarquons, en passant, ce nouvel exemple de ce que nous nommons le paternalisme administratif de l'ingénieur-surintendant; intraitable envers les malhonnêtes et les incompétents, il soutiendra, même à ses risques et périls, tout employé qu'il aura jugé "honnête et fidèle travailleur".

Lorsque Sippell donne sa confiance à un surintendant, en effet, celle-ci ne doit surtout pas être bafouée. Le surintendant Chartier, du canal Chambly, fut, nous l'avons dit, aux prises avec des cliques calomnieuses et jalouses durant une dizaine d'années. Son superviseur l'a soutenu tout ce temps; lorsque, pourtant, Chartier fut trouvé coupable d'ivresse au travail, Sippell l'abandonna et le remplaça par Christophe Préfontaine[27].

En plus de s'assurer de la compétence et de l'honnêteté de ses surintendants, Sippell désire aussi rehausser leur autorité afin de mettre un terme à l'anarchie qui règne aux canaux depuis le milieu des années 1840. Certes, depuis 1852 il est bien établi que les surintendants ne doivent plus s'occuper que de leurs propres tâches[28]; plus question, par conséquent, d'être éclusier à temps partiel. En outre, depuis le milieu des années 1850, un surintendant doit veiller à ce que tous et chacun des ouvriers sous ses ordres accomplisse adéquatement son travail: tout cas de négligence, inattention ou indiscipline est obligatoirement référé à l'ingénieur-surintendant[29]. Peu après, d'ailleurs, les surintendants recevront le pouvoir de suspendre *illico* tout employé ayant manqué à ses devoirs mais, suite à des abus en ce sens, Sippell exigera qu'ils lui fassent d'abord rapport avant de suspendre.

> In all cases, I would suggest the propriety of reporting before taking the extreme measure of suspending parties. Please state the circumstances fully viz: what particular portion of the Canal Regulations he has been guilty of violating; what particular duty he has been guilty of neglecting.[30]

Investis de leurs pouvoirs, les surintendants devaient maintenant s'atteler à la tâche d'administrer et de superviser hommes et travaux à

leur canal respectif. Chaque nouveau surintendant recevait une lettre de Sippell lui exposant les principaux devoirs de sa charge. Examinons ceux qui parviennent en 1863 à C. Préfontaine, le surintendant nouvellement nommé au canal Chambly:

- se procurer auprès de P.T. Chartier, ex-surintendant du canal, les livres et papiers administratifs conservés au bureau;
- élire bureau et domicile à l'endroit occupé jusqu'à maintenant par monsieur Chartier à Chambly;
- veiller, en priorité, à ce que la navigation dans le canal s'effectue normalement, que les règlements des canaux soient strictement appliqués, que les éclusiers, pontiers et ouvriers accomplissent fidèlement et en tout temps leurs tâches respectives;
- réparer le plus rapidement, économiquement et efficacement possible les bris qui pourraient se produire au canal afin que la navigation souffre le moins possible, et faire rapport sur les causes et circonstances de ces bris le plus rapidement possible, en utilisant un messager, si nécessaire;
- obtenir les directives de l'ingénieur-surintendant avant d'entreprendre des travaux de réparation;
- parcourir le canal dans toute son étendue, trois ou quatre fois par semaine et examiner soigneusement chacune de ses parties, en particulier les structures mécaniques, et faire rapport aussi souvent que nécessaire;
- expédier le premier de chaque mois au bureau de l'ingénieur-surintendant, à Montréal, les listes de paye et les comptes reliés au canal, accompagnés d'un certificat assurant leur exactitude;
- acheminer toute correspondance au bureau de l'ingénieur-surintendant, à Montréal;
- fournir une réquisition dûment remplie afin d'obtenir les fournitures et ravitaillement nécessaires au canal;
- se procurer un cheval et une voiture afin d'effectuer les inspections du canal.[31]

Les mêmes directives avaient été adressées en 1858 au nouveau surintendant de l'écluse Saint-Ours, Lévi Larue; on lui demandait, en plus, de dresser un inventaire exhaustif des outils et matériaux divers qui se trouvaient sur le terrain de l'écluse à son entrée en fonction[32].

Une fois l'an également, les surintendants transmettaient à leur superviseur le rapport des activités de leur canal respectif. Nous avons dit que ces bilans locaux allaient se retrouver, sous une forme abrégée, dans le rapport annuel de l'ingénieur-surintendant. Ces rapports des surintendants, dont les échéanciers ont été expliqués plus haut, comportaient à peu près toujours les mêmes informations, suivant en cela les instructions reçues:

> giving a full statement of the past year's transactions and the requirements for the incoming year, viz: the repairs or improvements that have been done, the delays if any that may have been suffered by the trade, what time the navigation opened in the spring, and closed in the fall, the present state of the works and the repairs and improvements required for the incoming year with the estimated cost.[33]

Au fil des ans, un surintendant sera appelé à effectuer, parfois, de nouvelles tâches. C'est ainsi qu'en 1854, Sippell demande un relevé mensuel détaillé des dommages causés par les bateaux à chaque canal, des amendes imposées et des paiements en souffrance[34]. À la fin de la période, par ailleurs, le ministère jugera utile de connaître le niveau quotidien des eaux à chaque extrémité du canal Chambly; le surintendant Préfontaine devra donc veiller à ce que les deux éclusiers aux entrées du canal remplissent à cet effet un registre spécial, registre qu'il fera parvenir à chaque mois au bureau de Montréal[35]. Notons que cette directive vaut aussi pour l'écluse de Saint-Ours[36].

Le surintendant du canal Chambly habitait obligatoirement à proximité de l'entrée inférieure du canal, à Chambly même. À cette époque, toutefois, le ministère n'avait pas de résidence à offrir au surintendant à cet endroit et une allocation de logement de 100 $ lui était donc versée, à titre de compensation.

La présence du gestionnaire au canal est, à toutes fins pratiques, ininterrompue. Non seulement lui est-il interdit de s'en éloigner sans une autorisation spéciale des commissaires[37], mais en outre il ne jouit d'aucun congé tout au long de la saison de navigation. Il faut attendre 1864 pour voir Sippell lui accorder une semaine de vacances entre Noël et le Jour de l'an, avec défense formelle, toutefois, de travailler pour qui que ce soit d'autre durant ces jours[38]. Ce congé des fêtes, à l'époque, ne devait surtout pas être considéré comme acquis; le surintendant devait en faire la demande chaque année sans espérer bénéficier des mêmes largesses. Ainsi le 28 décembre 1865, le surintendant du canal Chambly vient à peine d'obtenir quelques jours de repos[39]!

Au cours de cette période, l'ingénieur-surintendant eut à coeur d'uniformiser, dans la mesure du possible, le traitement de ses surintendants. Ceux de Lachine, Beauharnois et Chambly, à la tête d'ouvrage plus vastes, recevront annuellement 1000 $ en 1867[40]. Cette somme comprend un salaire de 600 $ et une allocation de déplacement de 400 $ couvrant en particulier l'acquisition et l'entretien d'un cheval et d'une voiture[41]. À Saint-Ours, le surintendant, sur une base quotidienne de deux dollars, reçoit un traitement annuel de 730 $; une maison lui est fournie ainsi qu'un terrain de deux acres. À l'écluse de Sainte-Anne, John Barrett n'est pas considéré comme un surintendant; il occupe les postes d'éclusier et de percepteur et son salaire de 625 $ lui est versé par le ministère du Revenu intérieur, exclusivement à titre de percepteur. Le canal Carillon-Grenville, nouveau venu dans le réseau, traîne de la patte; son surintendant gagnait 500 $ lors de son embauche en 1859 et il devait défrayer lui-même ses déplacements[42]. En 1861, Sippell lui obtient une hausse de 100 $[43] et quelques années plus tard, il réussira à lui décrocher la parité autant en salaire qu'en allocations[44].

À Saint-Ours, les rôles et fonctions du surintendant et de ses aides sont assez particuliers et Sippell voudrait bien les redéfinir. En 1859, nous trouvons à cet endroit le surintendant Lévi Larue, Jules Leboeuf, qui cumule les tâches d'éclusiers et de percepteur, ainsi que deux aides-éclusiers. En outre, Leboeuf est secondé dans sa charge de percepteur par un commis, en l'occurrence son gendre, qu'il rétribue lui-même, lui accordant la moitié de son salaire annuel de 400 $.

J.G. Sippell expose aux commissaires des Travaux publics qu'un seul

homme serait en mesure d'effectuer à Saint-Ours le travail du surintendant, de l'éclusier et du percepteur, comme cela se fait à l'écluse Sainte-Anne: "One good practical man would perform all the service now rendered by the Superintendent, Lockmaster and Collector and his Clerk for the salary now paid the Superintendent."[45] L'intervention de l'ingénieur-surintendant n'est sans doute pas fructueuse car, en avril 1863, il revient à la charge:

> I believe the tolls collected at this lock are not sufficient to pay the Collector's salary and the duties of collecting are consequently very light. Mr. Larue's duties as Superintendent are also very light, leaving him ample time to do all the work required of the Collector and his clerk. I would therefore suggest that Mr. Larue be called upon to perform the duties of Collector as well as Superintendent and Lock Master without extra pay. Mr. Barrett performs all these duties at Ste Anne's Lock for about the same salary paid Mr. Larue.[46]

Cette fois, la démarche de Sippell porta certains fruits; en 1867, en effet, il n'y a plus d'éclusier à Saint-Ours, le surintendant Larue se chargeant lui-même de l'ouvrage. En revanche, toutefois, Jules Leboeuf conserve ses fonctions de percepteur, auxquelles il consacre maintenant tout son temps[47].

Développement des opérations: les permanents

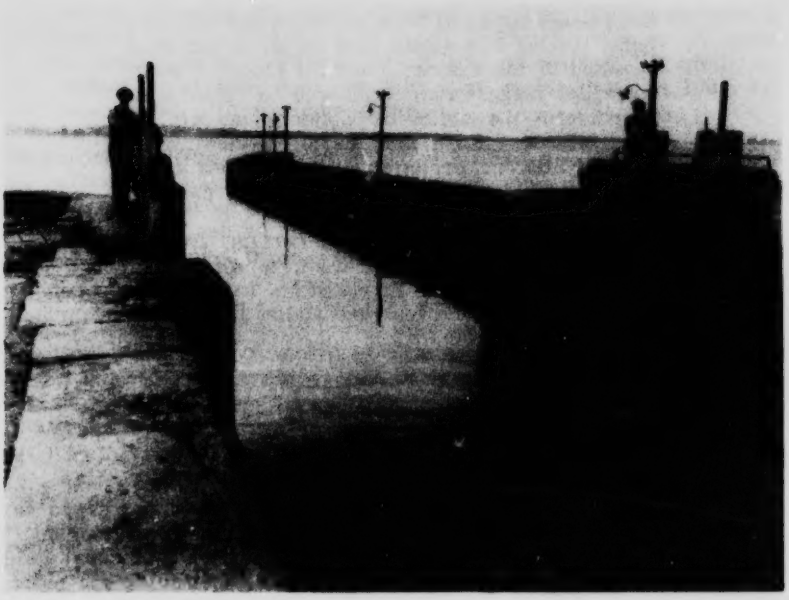
C'est aussi à Sippell que nous devons une autre innovation administrative importante, celle des employés permanents. Il faut savoir qu'au cours des années 1840 et 1850, les surintendants donnaient congé aux éclusiers dès que prenait fin la saison de navigation, soit autour du 15 décembre. Or diverses tâches devaient être effectuées à un canal après la saison de la navigation: il fallait préparer les structures à passer l'hiver sans trop de dommages, vérifier les déversoirs, les mécanismes des portes, etc. En plus, des réparations toujours nombreuses étaient nécessaires: les portes d'écluses, par exemple, devaient presque annuellement recevoir les soins spéciaux des menuisiers.

Confronté à la difficulté de trouver rapidement, aux environs de Chambly, des ouvriers spécialisés compétents, Sippell songea dès 1854 à mettre sur pied une structure opérationnelle qui solutionnerait ce problème[48]: recruter dorénavant en guise d'éclusiers et pontiers des hommes ayant la maîtrise d'un métier utile, par exemple, des menuisiers, charpentiers, forgerons, mécaniciens et même tailleurs de pierre; embaucher ces éclusiers et pontiers polyvalents à l'année longue, en permanence, et leur confier au cours de la saison morte tous les travaux de construction, de réparation et d'entretien qui s'imposeront.

En novembre 1857, l'opération est officiellement lancée; Sippell en avise le surintendant du canal Chambly en ces termes:

> I am directed to inform you that the Commissioners having determined on making the Lock and

> Bridge tenders on the Chambly canal permanent, you are to return them on the pay list from the 1st of December next at the following rates, viz: Lock tenders: £75 per annum; Bridge tenders: £70 per annum. At those rates, it is expected that they are to attend to any work for which they may be required, in winter as well as during the season of navigation.[49]



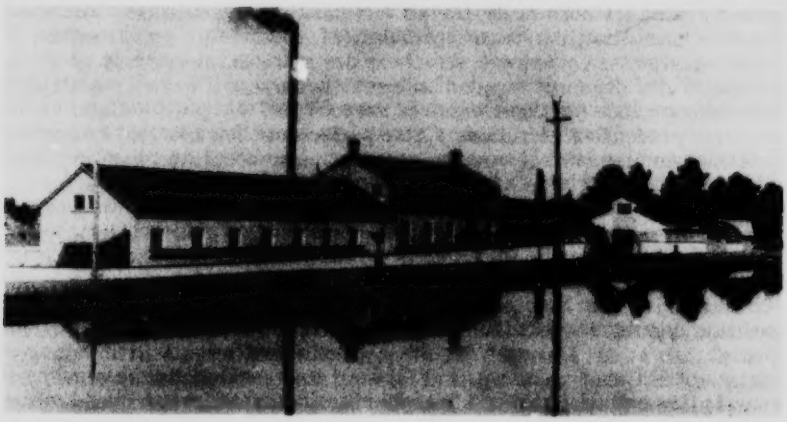
Éclusiers à l'oeuvre à l'écluse nº 1 du canal Chambly, en 1935. (Archives publiques Canada, C-60752.)

À partir de ce moment, 17 personnes composeront le *permanent staff*, ou encore le *permanent establishment*, du canal Chambly: le surintendant, neuf éclusiers et sept pontiers. En 1867, leur nombre sera d'ailleurs encore le même[50]. Après un an déjà, l'expérience s'avérait très concluante et Sippell était fier d'annoncer aux commissaires qu'au cours de la dernière année ces hommes avaient construit deux paires de portes d'écluse de rechange, en avaient réparé trois autres paires, en plus de rénover un pont du canal; le tout s'était effectué sous la direction du surintendant Chartier, lui-même un mécanicien d'expérience. Sippell encensait enfin son système afin de lui assurer un avenir prolongé:

> This is a judicious arrangement for performing the necessary service for the efficient maintenance of this Canal; each Bridge Tender is also required

to render as much assistance as possible during season of navigation in repairing the Banks, Slope walls, etc.[51]

Avec leur salaire respectif de 300 $ et 280 $ par année, les éclusiers et pontiers permanents du canal Chambly ne pouvaient en aucune façon travailler à d'autres ouvrages que ceux du canal; leur temps appartenait entièrement au ministère employeur et ils devaient d'ailleurs être disponibles en tout temps et pour tout travail[52]. À partir de 1864, on leur fournira même les outils pour exercer leur métier[53]. Durant les premières années de cette nouvelle organisation, tous ces permanents n'étaient évidemment pas des spécialistes; dans les ateliers du canal Chambly, on confia donc aux moins habiles des tâches de manoeuvres tandis que les menuisiers ou forgerons exerçaient vraiment leur métier. Bientôt, cependant, le canal put compter sur une collection à peu près complète d'ouvriers spécialisés, bien versés dans les travaux des canaux et disponibles au moindre appel[54]. Sippell avait vraiment fait faire un pas de géant à l'organisation du travail aux canaux. L'utilisation rationnelle de la main-d'oeuvre, la recherche des compétences et du rendement maximal, l'abolition du gaspillage, telles étaient ses idées maîtresses.



Les ateliers du canal Chambly, en 1894. (Archives publiques Canada, PA-85628.)

Ces fonctionnaires permanents jouissaient en outre d'autres avantages. En effet ils ne pouvaient être démis de leurs fonctions par leur patron immédiat, le surintendant du canal. Suite à des fautes graves, ce dernier avait certes la possibilité de les suspendre mais non de les renvoyer car ils avaient été nommés à leur poste par le gouvernement. Suspendre et faire rapport au bureau de l'ingénieur-surintendant, telle était donc la conduite que devait suivre un surintendant dans leur cas. Cela est bien différent du sort réservé aux aides-éclusiers ou autres journaliers par exemple; engagés par le surintendant, celui-ci pouvait les

démettre à son gré, en avertissant seulement le superviseur du changement d'ouvrier[55].

À Saint-Ours, ce n'est qu'en 1872 que Félix Duval et Charles Lemay acquerront leur permanence. Il est vrai qu'ils ne sont qu'aides-éclusiers, le surintendant exerçant les fonctions d'éclusier à cet endroit. En échange de leur travail, ils recevront un salaire mensuel de 25 $: "These men will be expected to do any work that may be required on the works during the winter season and subject to a call at any time for that purpose."[56] Mentionnons qu'auparavant, à titre de journaliers, ces ouvriers étaient payés à raison de 90 cents par jour, durant la période de navigation seulement[57]. Ces jours d'activité commerciale sur le Richelieu, pour la période 1853-1866, ont été enregistrés; ces statistiques révèlent que l'écluse de Saint-Ours, durant ces années, fut ouverte à la navigation en moyenne pendant 233 jours, alors que le canal Chambly offre ses services 219 jours annuellement[58]. À raison de 90 cents par journée de travail, les journaliers des canaux du Richelieu gagnaient donc en moyenne, à cette époque, 210 $ à Saint-Ours et 197 $ à Chambly, toujours par année. Par conséquent, pour ces travailleurs, l'acquisition d'une permanence, avec un salaire stable de 300 $ par année, représentait une nette amélioration de leur sort.

Il va sans dire que dans ses efforts incessants pour refondre les structures et les normes de travail aux canaux, l'ingénieur-surintendant accorda une attention toute spéciale aux travailleurs permanents. Il s'était chargé de convaincre ses chefs des mérites du système et de la nécessité des dépenses supplémentaires encourues; il devait maintenant leur démontrer la pertinence de ses vues en mettant sur pied une main-d'oeuvre productive et fiable. Cette période est donc surtout consacrée à la mise en place de règlements, normes, mécanismes de contrôle visant à encadrer les ouvriers et à assurer leur bon rendement.

Déjà en 1857, par exemple, Sippell énonce les qualifications que devront avoir les éclusiers: sobriété, expérience d'aide-éclusier, savoir lire et écrire et parler le français et l'anglais[59]. Sippell ne veut pas d'analphabètes aux écluses et dès 1853 il se montrait ferme sur ce sujet: "I think it almost an indispensable qualification that a man in that position should be able to read and write in order to carry out his instructions and also to see that the canal regulations are not violated."[60] Quant au bilinguisme, il était tout aussi souhaitable même si moins aisément applicable. L'ingénieur-surintendant insista quand même pour que les écluses d'entrée d'un canal aient à leur tête des opérateurs bilingues; à ces endroits, en effet, les éclusiers ont un rôle particulier et important à jouer en plus d'opérer l'écluse. Ils doivent faire des sondages pour connaître quotidiennement la profondeur du canal, inscrire ces données dans un registre, examiner les laissez-passer des bateaux, mesurer le tirant d'eau de ces derniers, répondre aux questions des capitaines, expliquer les règlement, etc.[61]. C'est alors que la connaissance des deux langues est essentielle, un très grand nombre de bateaux circulant sur le Richelieu étant américains.

Au chapitre des promotions, Sippell insiste pour que des postes d'éclusier soient occupés par des ouvriers possédant une expérience pratique des tâches à effectuer à une écluse. Non seulement voit-il en cela le moyen d'obtenir des éclusiers compétents mais il considère en

outre qu'un tel système incite fortement les aides-éclusiers à bien faire leur ouvrage: "This system has a good effect on the men and encourages them to be faithful in the performance of their duties."[62] Fait capital à noter, une telle conception ne peut s'accommoder du patronage politique. Or, déjà au cours de cette période, le phénomène de la "protection" constitue une réalité avec laquelle il faut compter. Mais Sippell, nous l'avons déjà noté, est à plusieurs égards un administrateur idéaliste et, vers 1855, il croit pouvoir enrayer cette tendance néfaste qui se manifeste partout, même (et peut-être surtout) dans l'appareil gouvernemental. Le ton même de ses lettres indique bien ce qu'il pensait des travailleurs qui usaient de cet expédient pour se procurer un emploi, être promus ou obtenir une hausse de salaire:

> I am directed to express to you the displeasure of the Commissioners in the repeated action of such an improper character being adopted by you, in urging your claims through members of Parliament and others, a course which the Commissioners expect will not be again resorted to, and to state further that when the Commissioners are authorized, they will, without such intervention, take care that those who are deserving of it shall be duly attended to.[63]

Il ne faut pas s'y tromper: le déplaisir en question est bien davantage celui de l'ingénieur-surintendant que celui des commissaires qui, depuis longtemps, ne se mettaient pas en colère pour "si peu".

Depuis 1843, la plupart des éclusiers et des pontiers avaient contracté des habitudes de vie et de travail très variées. Sippell en tolérera bien quelques-unes, pour un temps du moins, mais d'autres seront vite condamnées. Il acceptera, par exemple, qu'un vieil éclusier malade résigne ses fonctions en faveur de son fils, qui s'engage à prendre soin du vieillard[64], mais il n'admettra pas qu'un autre éclusier se fasse remplacer par son fils à l'écluse afin de pouvoir s'occuper adéquatement de sa ferme et l'obligera à choisir l'écluse ou la ferme[65]. Il n'empêchera pas la veuve d'un pontier de succéder à son mari dans l'emploi pourvu que celle-ci fournisse à ses frais un ouvrier qui la remplacera lorsque des travaux difficiles l'exigeront[66]; de la même façon, il n'aura pas d'objection à ce qu'une femme, dont le mari éclusier a perdu la raison, engage un ouvrier pour faire l'ouvrage de l'époux car cette femme est ainsi en mesure de faire vivre sa famille[67]. D'autre part, Sippell fera inscrire parmi les règlements des canaux une défense faite aux éclusiers et pontiers de posséder des chevaux de touage, même si son prédécesseur, John Page, avait accepté la chose[68].

Nous pourrions multiplier les cas et les exemples d'intervention de la part de l'ingénieur-surintendant. Il convient surtout de bien observer les critères sur lesquels reposent les décisions de Sippell; il n'ira jamais à l'encontre des impératifs humanitaires, par exemple, et admettra certains accrocs à la règle pourvu qu'ils ne mettent pas en question la qualité et la quantité des services, ou du travail, devant être offerts par un employé. Il évitera également à peu près toujours de créer des précédents irréversibles.

L'honnêteté, l'intégrité et la justice sont, à ses yeux, des vertus qui

ne doivent souffrir aucune insulte. Il est donc très sévère envers les ouvriers qui, au cours d'une période creuse d'hiver aux ateliers du canal, se sont construits des traîneaux, et plus encore à l'égard de ceux qui, toujours en hiver, se sont absentés de l'ouvrage pour assister à des courses à Chambly[69]. Mais Sippell n'a pas de la justice une conception à sens unique. Il s'efforce d'être aussi équitable qu'humain, réalisant, semble-t-il, à quel point ses prises de décision peuvent bouleverser la vie des petites gens qu'il dirige. Nous le voyons par exemple appuyer sans réserve la requête des éclusiers demandant qu'il leur soit permis de vendre aux capitaines de bateaux leur surplus de lait, la plupart de ces éclusiers possédant une ou deux vaches. Toute opposition à cette demande lui apparaîtrait "quite unreasonable"[70].

À l'instar du surintendant, les permanents que sont les éclusiers et pontiers auront droit, à compter de l'hiver 1864, à une semaine environ de congé entre Noël et le jour de l'An. Rappelons toutefois que le surintendant doit annuellement présenter une demande spéciale à cette fin et que l'ingénieur-surintendant a le loisir d'accepter ou de refuser la requête. Si le congé est accordé, les éclusiers et pontiers n'auront pas le droit de profiter de ces journées pour travailler au service de quelqu'autre employeur[71]. Notons par ailleurs qu'en cas de maladie, et seulement dans cette éventualité, un employé permanent peut s'absenter de son travail, mais à condition de fournir un remplaçant et de le payer[72].

Pontiers et éclusiers du Richelieu semblent toujours avoir été soumis envers l'autorité, du moins celle de l'ingénieur-surintendant. Au début des années 1850, à l'arrivée en poste de Sippell, les éclusiers de Saint-Ours et de Chambly menacèrent bien de débrayer si leur salaire n'était pas haussé; Sippell jugea leur cause juste, la recommanda et obtint pour eux l'augmentation souhaitée, ce qui mit fin à cette petite rébellion[73].

Ce qui peut, en partie, expliquer ces relations paisibles, c'est sûrement le fait que Sippell connaissait personnellement tous et chacun de ses ouvriers, étant sur la route une bonne partie de la semaine. Sa correspondance démontre qu'il est au fait autant de la vie privée des ouvriers que de leur travail. En outre, il intervenait souvent, de sa propre initiative, dans des situations qu'il jugeait préjudiciables à ses employés ou qui risquaient de le devenir. En une occasion, par exemple, il empêcha même les compagnies de navigation utilisant les canaux de Lachine et de Chambly de faire modifier le règlement qui fermait les canaux le dimanche:

> There is but one set of Lock tenders at each Lock and they are obliged to work the Locks day and night during the six days, and to oblige them to open the Locks on Sunday would be considered a great hardship; these men require rest and Sunday is the only day in the week they can get it.

Et lorsque les navigateurs voudront rendre les éclusiers responsables des délais d'éclusage, Sippell leur conseillera de s'en prendre plutôt aux dimensions excessives de leurs bateaux[74].

Une autre fois, l'ingénieur-surintendant fera adopter un nouveau règlement pour contrer une vieille habitude des marchands de Chambly

et des environs; ceux-ci, en effet, se faisaient accorder par des employés débiteurs des pouvoirs de procureur grâce auxquels ils pouvaient disposer de la paye de ces ouvriers. Sippell ne pouvait tolérer que des étrangers, par ce moyen, aient une telle emprise sur des employés du gouvernement, sans compter que "this practice also has a very injurious effect on the employees"[75]. Voilà qui démontre bien à la fois l'omniprésence de l'ingénieur-surintendant dans la vie et le travail de ses ouvriers et aussi le caractère paternaliste de ses interventions.

Bien que ne relevant pas du ministère des Travaux publics, mais plutôt de celui du Revenu, le percepteur demeure néanmoins un employé permanent qui fait, pourrait-on dire, partie intégrante du décor d'un canal. Nous en trouvons un à chaque extrémité d'un canal à écluses multiples, tel le canal Chambly, un seul étant bien sûr nécessaire aux écluses uniques, comme à Saint-Ours. Après le surintendant, le percepteur est l'officier le plus important du canal; il agit d'ailleurs habituellement comme remplaçant lorsque le surintendant doit s'absenter, tombe malade ou même décède[76]. Au début des années 1850, en l'absence d'éclusiers suffisamment instruits et fiables, le percepteur, de par sa présence aux deux entrées d'un canal, se voyait confier le soin de vérifier le tirant d'eau des bateaux, d'effectuer les lectures de profondeur, de distribuer les laissez-passer aux capitaines et même de veiller au respect et à l'application des règlements de navigation[77].

Avec l'entrée en scène de Sippell, toutefois, et le recrutement d'éclusiers instruits et compétents, les percepteurs reprirent pour la plupart leurs activités propres, c'est-à-dire la perception des droits de passage et des loyers de quais[78]. Il est intéressant de noter, par ailleurs,

Bureau du canal Chambly et logette d'éclusier aux écluses combinées du bassin de Chambly, en 1922.

que le salaire de ces officiers n'était pas uniforme; le tableau 1 illustre ces disparités en 1867[79]. Plus que l'ancienneté de l'employé, l'achalandage du site semble la cause majeure de ces variations. Il faut aussi considérer que certains endroits, tels Chambly et Saint-Jean, constituent pour de nombreux bateaux des terminus alors qu'une écluse comme celle de Saint-Ours n'est qu'un lieu de passage, ce qui ne représente évidemment pas la même tâche pour un percepteur. Si, en plus, le percepteur effectue un travail d'éclusier, il reçoit un salaire supplémentaire; c'est le cas de John Brennan, à Saint-Jean, qui, outre les 720 $ mentionnés plus haut, touche une rétribution usuelle de 300 $ à titre d'éclusier du canal Chambly[80].

Tableau 1
Salaire des percepteurs des canaux du district de Montréal en 1867

Lieu	Nom	Date de nomination	Salaire
Beauharnois	George Ellis	17 juil. 1847	750,00 $
Chambly	H. d'Eschambault	28 fév. 1854	840,00 $
Saint-Jean	John Brennan	18 avril 1846	720,00 $
Sainte-Anne	John Barrett	19 avril 1849	625,00 $
Saint-Ours	Jules Leboeuf	9 avril 1850	400,00 $
Port de Montréal	Alfred Gough	fév. 1842	1840,00 $
Lachine	Jos. Dubreuil	mai 1851	1000,00 $
Grenville	N. Kinninmonth	mai 1838	328,00 $

Nous avons vu, par ailleurs, que J.G. Sippell, dès son arrivée, a voulu mettre de l'ordre dans le cumul des tâches d'éclusier et de percepteur; à Saint-Ours, à partir de 1863, Jules Leboeuf ne conservera que ses fonctions de percepteur[81]; à Sainte-Anne, malgré ses protestations, John Barrett subira le même sort en 1865: "His duties as Collector occupy the most of his time during the season of navigation, so he really has no time to devote to working the Lock or repairing the works further than a general supervision."[82]

À la fin de l'époque que nous étudions, soit en 1867, les percepteurs du canal Chambly occupent deux bureaux, l'un situé à l'écluse de garde de Saint-Jean, l'autre à Chambly même, à proximité des trois écluses combinées; le premier bureau mesure 40 pieds sur 18 pieds, le second, 38 pieds sur 32. Les deux bâtisses, à un étage, sont faites de brique[83]. Notons que le bâtiment de Chambly abrite également le bureau du surintendant du canal. À Saint-Ours, pendant ce temps, une nouvelle résidence a été construite pour le surintendant; faite en brique, elle mesure 34 pieds sur 28 pieds et est haute d'un étage et demi. Cette nouvelle demeure est accolée à la vieille maison de bois (36 pieds sur 22 pieds) qu'utilisait au début le surintendant pour se loger. En 1867, une moitié de cette bicoque sert de cuisine d'été au surintendant alors que

l'autre moitié est aménagée en bureau pour le percepteur[84].

Autres tâches et services

Les années 1860 sont marquées au coin de la normalisation, de la planification et de l'organisation. Cela ne signifie pas cependant que les canaux du Richelieu sont devenus, en 1867, des entreprises figées, où tout est prévu et contrôlé. Mais si les événements causent encore parfois des situations révélant de nouvelles carences au niveau de l'organisation, il faut se garder d'interpréter comme des lacunes, ou des improvisations, ce qui, souvent, n'est en fait qu'une expérience de l'ingénieur-surintendant. Ainsi, cherchant toujours à tirer le meilleur parti possible de ses hommes, et spécialement des employés permanents, Sippell décide que l'éclusier André Hender, habile menuisier ayant fait ses preuves aux ateliers du canal Chambly durant les hivers passés, sera durant l'été employé en qualité de contremaître sur le chaland de réparation du canal; entre-temps, son écluse sera confiée à un aide-éclusier d'expérience[85]. L'expérience est plus que satisfaisante; Sippell puisera parfois ses contremaîtres des travaux parmi les éclusiers possédant des métiers spécialisés.

Ouvriers journaliers travaillant à la réfection d'un quai, à Saint-Jean, en 1931. (Archives publiques Canada, PA-85845.)

Comme on le voit, plusieurs expériences au niveau de l'utilisation de la main-d'oeuvre sont rendues possibles grâce à l'embauche, sur une base temporaire, d'ouvriers qui vont aider aux manoeuvres des écluses. C'est en 1862 que Sippell autorisa pour la première fois l'utilisation d'aides-éclusiers aux canaux; une saison de navigation exceptionnellement forte obligeait, cette année-là, les éclusiers à oeuvrer jour et nuit; ils tombaient, dit-on, endormis à leur poste. L'ingénieur-surintendant recommanda donc aux commissaires d'autoriser l'embauche de deux manoeuvres à chaque écluse du canal Lachine et d'un seul aux écluses des canaux Beauharnois et Chambly[86].

L'année suivante, pourtant, Sippell refusa d'accorder cette assistance aux éclusiers du canal Chambly, qui lui avaient fait parvenir une pressante requête à cet effet:

> There is no doubt about these men having been hard worked, but at the same time, the business for May and June 1862 was much greater than it has been this season; the business is now falling off and a large number of the barges trading on this route are laid up for the want of freights. Should the business increase during the months of September and October, as it no doubt will, I suggest that authority be given for affording assistance at such times as the Superintendent may consider necessary.[87]

Le *modus operandi*, pour l'avenir, venait donc d'être déterminé. Dorénavant, liberté est donnée aux surintendants d'engager le nombre d'ouvriers supplémentaires qu'ils jugeront nécessaires, pour le temps qui leur semblera utile, afin d'aider à l'éclusage des bateaux: "This order is intended to render assistance in locking vessels when a large number arrive at or about the same time, say two or three tows in succession, so as to avoid delay to the trade."[88] Nous verrons, au cours des périodes qui vont suivre, que la présence et l'utilisation d'ouvriers supplémentaires, aux écluses, va perdre son caractère exceptionnel pour devenir très vite une réalité quotidienne et saisonnière. Aussi sera-t-il coutumier de lire, parmi les instructions de fin de saison de navigation que l'ingénieur-surintendant fait parvenir aux surintendants, la phrase suivante:

> Il est inutile de vous dire que les journaliers ou autres employés surnuméraires devront être déchargés, jusqu'à ce que l'on ait besoin de nouveau de leurs services pour le fonctionnement du Canal pendant la saison de navigation, l'année prochaine.[89]

Ces aides-éclusiers recevront, en 1867, 80 cents par jour. Nous avons déjà mentionné que les futurs maîtres éclusiers seront presque tous recrutés parmi eux; rappelons aussi qu'à l'instar des autres journaliers employés aux travaux de construction ou de réparation, ils sont embauchés directement par le surintendant et que celui-ci peut, à sa guise, les licencier ou les remplacer.

Les ouvriers de construction ou de réparation, à ne pas confondre avec les permanents oeuvrant à l'atelier du canal durant l'hiver, figu-

raient aussi parmi les journaliers. Chaque année, au cours de l'été particulièrement, un grand nombre sont engagés par le surintendant pour effectuer les travaux qui ont été décidés par l'ingénieur-surintendant et pour lesquels des sommes ont été prévues dans le budget annuel. Le tableau 2 indique, selon les métiers et occupations, le taux de salaire de ces journaliers tel qu'il était en 1867[90].

Tableau 2
Taux de salaire des journaliers du canal Chambly, selon leur métier, en 1867

Métier et occupation	Taux (par jour)
Charretier (avec 2 chevaux)	3,00 $
Charretier (avec 1 cheval)	1,50 $
Contremaître chronométreur	1,50 $
Contremaître	1,20 $
Chronométreur (*time-keeper*)	1,20 $
Scieur de long	1,25 $
Charpentier-menuisier	1,25 $
Maçon	1,25 $
Peintre	1,25 $
Manoeuvre	0,80 $

Suite à cette énumération, inutile de transcrire intégralement une ou plusieurs pages des livres de paye des employés du canal Chambly; il peut être intéressant de remarquer, en revanche, l'ampleur de certains travaux entrepris au canal Chambly, particulièrement au printemps, à la veille de la reprise des activités commerciales. Voici, par exemple, à quoi s'attaqua une équipe de journaliers au cours d'avril 1867:

> Pay list of all persons employed on the Chambly Canal in performing the following works: Repairing the bank from St. John to Chambly; Finishing Lapaner and Fryer's bywash and painting; Making a new wharf above lock Nº 2; Painting lock Nº 2, 3, 4 and 5; Painting all the wooden repairs; Making the top of the sill to lock Nº 8 with oak; Repairing masonry to Bridge Nº 7; Repairing the wing wall to lock Nº 4 on the hill path; Putting 2 new sluice gates riggins to upper gates lock Nº 1; Facing with wood bridge Nº 4 and 5; Blasting stones between lock Nº 3 and 4.[91]

Pour mener à bien cette tâche, le surintendant assembla plusieurs travailleurs; le tableau 3 constitue la feuille de paye de cette équipe[92]. Il convient de préciser encore une fois que cette main-d'oeuvre est strictement occasionnelle; en outre, le surintendant ne peut lui faire appel que si les travaux en vue ont été approuvés par le ministère et si

des fonds ont été affectés à ces ouvrages. Qui plus est, évidemment, on ne doit utiliser de tels journaliers que si les ouvriers permanents du canal ne sont pas en mesure d'effectuer l'ouvrage [93].

On ne peut, bien sûr, évoquer les tâches reliées au fonctionnement des canaux du Richelieu sans songer à ces hommes qui dirigeaient les chevaux de touage. Ce sont en effet surtout des chevaux qui halaient barges et bateaux le long des quelques douze milles du canal Chambly. Moins essentiel à l'écluse de Saint-Ours, où d'ailleurs le touage par chevaux ne sera instauré qu'au début des années 1880, ce service fut obligatoirement offert à Chambly et à Saint-Jean dès l'ouverture du canal, en 1843. À cette fin, d'ailleurs, on avait doté cette voie intérieure d'un chemin de halage bien dessiné, le meilleur en Amérique, de l'avis des navigateurs américains.

Tableau 3
Feuille de paye des journaliers embauchés au canal Chambly, au printemps de 1867, pour effectuer diverses réparations

Métier et occupation	Nombre	Taux du salaire (par jour)	Journées de travail	Coût
Contremaître	4	1,25 $	48,5	60,62 $
Contremaître-chronométreur	1	1,50 $	26,0	39,00 $
Charretier (avec 2 chevaux)	7	3,00 $	100,5	301,50 $
Charretier (avec 1 cheval)	4	1,50 $	23,5	35,25 $
Peintre	1	1,25 $	12,5	15,62 $
Menuisier	1	1,25 $	8,0	10,00 $
Maçon	11	1,25 $	90,0	112,50 $
Manoeuvre	107	0,80 $	1034,5	827,60 $
Total	136		1343,5	1402,09 $

Pour cette première période, nous savons peu de choses des haleurs. Ils se recrutaient surtout chez les cultivateurs vivant en bordure du canal et les charretiers de Chambly et Saint-Jean. Nous avons dit plus haut que J.G. Sippell défendit à ses éclusiers et pontiers de s'adonner au halage avec leurs chevaux; il leur interdit même de posséder des chevaux, afin sans doute d'éloigner la tentation. Mais les éclusiers étaient gens de ressources:

> It appears that the lockmen dispose of their horses in the spring to some member of their family, who employ them towing vessels during the season of navigation, and as soon as navigation closes, buy them back, as they always own the horses in winter. I am of opinion that these lockmen merely put their horses out of their hands during the season of navigation with the intention of evading the Canal Regulations.[94]

La combine fut sans doute efficace car les éclusiers pousuivirent leur manège longtemps encore; des surintendants emboîtèrent même le pas, comme nous le verrons plus loin.

Si le gouvernement fournissait le chemin de halage, il n'intervenait pas, cependant, dans le touage proprement dit, du moins à cette époque. Les règlements des canaux, amendés en 1857, obligeaient seulement les haleurs à utiliser un, deux ou trois chevaux, selon l'envergure du radeau ou du bateau à tirer[95]. Ce sont, en fait, les propriétaires ou les capitaines de bateaux qui réglaient les diverses modalités du touage. Ils décidaient, tout d'abord, s'ils allaient utiliser des chevaux ou des petits remorqueurs à vapeur. Ces derniers étaient très en vogue dès les années 1850 chez les compagnies de navigation américaines mais ils infligeaient de tels dommages aux écluses du canal Chambly, et par conséquent retardaient tellement la navigation, qu'ils cédèrent de plus en plus la place aux chevaux[96].

Lorsque des propriétaires ou capitaines de bateaux, ou encore des responsables de radeaux, optaient pour les chevaux, ils s'entendaient souvent avec des haleurs particuliers, à Chambly et à Saint-Jean, pour se charger du touage durant une saison de navigation. Le plus souvent, toutefois, ils prenaient les hommes et chevaux qui étaient disponibles à leur arrivée à une ou l'autre des entrées du canal. Nous ne connaissons pas, malheureusement, les tarifs demandés par les haleurs pour ce travail; nous savons qu'ils variaient, bien sûr, en fonction du nombre de chevaux nécessaires, comme c'était la règle chez les charretiers. Les

Chevaux de halage à l'oeuvre près de l'écluse nº 9 du canal Chambly, à Saint-Jean, en 1914. (Archives publiques Canada, PA-85729.)

rétributions accordées aux haleurs devaient d'ailleurs se rapprocher sensiblement de celles des charretiers.

Avant de quitter cette période, nous devons nommer un dernier employé, au canal Chambly, l'opérateur du bac de l'Île Sainte-Thérèse. Il faut savoir qu'au printemps 1862, les habitants de l'île avaient demandé, par pétition, la construction d'un pont qui les aurait relié à la terre ferme. Le ministère préféra mettre en service un bac à l'extrémité sud de l'île[97]; ce service ne sera inauguré qu'en 1864; Joseph Langlois, résidant justement à la pointe de l'île, offre alors d'opérer le bac moyennant 50 $ par année. En réalité, il sera à l'oeuvre sept ou huit mois sur douze. Au printemps de 1867, cependant, Langlois réalise que son offre n'était pas réaliste et exige alors 150 $; le 6 juillet 1867, l'on s'entend pour 145 $[98]. Joseph Langlois, notons-le, est, à l'instar du surintendant, des éclusiers et des pontiers, un employé permanent; le *Blue Book* du service civil canadien, en 1867, le range d'ailleurs dans cette catégorie[99].

Au terme des 15 années que nous venons d'évoquer, les canaux du Richelieu n'attirent certes pas encore l'attention par la longueur de leur liste de paye, ni par le nombre de leurs employés permanents. Nous ne pouvons y retrouver une gamme très étendue de métiers ou d'occupations et les bâtiments, ou installations, qui ont surgi, en rapport avec ces métiers, sont guère nombreux au cours de ces années. Toutefois, et c'est pourquoi nous avons consacré tant de pages à ce chapitre, ces années furent cruciales. À tous les niveaux, on a assisté à de grands efforts d'organisation, de planification, à la mise en place de structures et de normes qui, en grande partie, vont nous suivre tout au long de ce travail. De nombreux précédents ont été créés, en outre, et l'avenir n'aura souvent, pour se forger, qu'à s'y référer.

Durant les 20 années qui vont suivre, c'est-à-dire jusqu'à la fin du siècle, nous assisterons donc beaucoup moins à des tâches d'organisation qu'à des travaux de développement, particulièrement au chapitre de la main-d'oeuvre. Les fonctions vont se multiplier, bien sûr, mais des événements très spéciaux, politiques, sociaux et économiques viendront modifier et orienter considérablement les conditions de vie et de travail des gens des canaux.

Notes

1 P.-André Sévigny, Commerce et navigation sur le canal Chambly: aperçu historique, Ottawa, Parcs Canada, 1983, p. 25-26.
2 Ibid., p. 38-39.
3 Albert Tessier, "Un projet de canalisation du Richelieu en 1833", Cahier des Dix, vol. 26 (1961), p. 199-210.
4 Sandra J. Gillis, The Chambly Canal: a Structural History of the Locks, Travail inédit nº 170, Ottawa, Parcs Canada, 1975, p. 8-9.
5 Canada. Archives publiques Canada, Division des Archives fédérales (ci-après DAF), Inventory: Department of Public Works (RG11), Ottawa, s.d., p. 1-2.
6 DAF, RG11, vol. 65, nº 18413, J.F. McDonald à T.A. Begley, 30 nov. 1851.
7 Ibid., nº 20379, John Page à T.A. Begley, Montréal, 15 août 1853.
8 Ibid., nº 20573, John Page à J.G. Sippell, Montréal, 2 sept. 1853.
9 Canada. Environnement Canada. Parcs Canada, Région du Québec, Canaux du Québec (ci-après PCQ), letterbooks, 1852-1854, John Page à T.A. Begley, Montréal, 7 oct. 1852.
10 Ibid., 1859-1862, J.G. Sippell à T.A. Trudeau, Montréal, 30 mai 1861.
11 DAF, RG11, vol. 35, nº 39804, J.G. Sippell aux Commissaires des Travaux publics, Montréal, 24 janv. 1859.
12 Canada. The Blue Book, or Statement of the Public service of the Former Province of Canada for the Half-Year Ended 30th June 1867 (ci-après The Blue Book), Ottawa, Hunter, Rose and Company, 1868, p. 58.
13 PCQ, letterbooks, 1852-1854, John Page à T.A. Begley, Montréal, 7 oct. 1852.
14 DAF, RG11, vol. 35, nº 39804, J.G. Sippell aux Commissaires des Travaux publics, Montréal, 24 janv. 1859.
15 Canada. The Blue Book, p. 58.
16 Ibid., p. 57-58, 68.
17 Hélène Espesset et al., "Le monde du travail au Québec XVIIIe et au XIXe siècles: historiographie et état de la question", Revue d'histoire de l'Amérique française, vol. 25, nº 4 (mars 1972), Montréal, p. 526.
18 PCQ, letterbooks, 1859-1862, nº 683, p. 387, T. Trudeau à J.G. Sippell, Québec, 22 fév. 1861.
19 Ibid., 1858-1859, p. 281-284, J.G. Sippell aux Commissaires des Travaux publics, Montréal, 14 juin 1859.
20 Canada. Ministère des Travaux Publics, Rapport général du commissaire des Travaux Publics pour l'année expirée le 30 juin 1867, Ottawa, Hunter, Rose et Lemieux, 1868, append. nº 60, p. 436-437.
21 PCQ, letterbooks, 1862-1865, nº 1355, Rapport annuel de J.G. Sippell à F. Braun, Montréal, 2 déc. 1864.
22 Ibid., 1852-1854, p. 6-7, C. Legge à T.A. Begley, Montréal, sept. 1852.
23 Ibid.
24 Ibid., 1858-1859, p. 246-248, Pétition d'habitants de Chambly, Chambly, 21 mars 1859; J.G. Sippell aux Commissaires des Travaux publics, Montréal, 30 avril 1859.
25 Ibid., 1855-1857, J.G. Sippell à T.D. Booth, Montréal, 7 fév. 1857.
26 Ibid., 1859-1862, nº 298, p. 187-191, H.G. Sippell au Secrétaire des Travaux publics, Montréal, 8 mai 1860.
27 Ibid., 1862-1865, nº 676, J.G. Sippell à T. Trudeau, Montréal, 22 sept. 1863.
28 Ibid., 1852, J.F. McDonald à T.A. Begley, Montréal, 11 mai 1852.
29 Ibid., 1857-1859, p. 200-202, J.G. Sippell à Lévi Larue, Montréal, 7 mai 1858.
30 Ibid., 1859-1862, nº 1355, p. 640, J.G. Sippell à P.T. Chartier, Montréal, 14 mai 1862.
31 Ibid., 1862-1865, nº 733, J.G. Sippell à Christophe Préfontaine, Montréal, 4 nov. 1863.
32 Ibid., 1857-1859, p. 200-202, J.G. Sippell à Lévi Larue, Montréal, 7 mai 1858.
33 Ibid., 1857-1859, p. 354, J.G. Sippell à Lévi Larue, Montréal, 27 déc. 1858.
34 Ibid., 1852-1854, p. 424, J.G. Sippell à Alex Bissett, Montréal, 24 fév. 1854.
35 Ibid., 1865-1870, nº 1029, J.G. Sippell à C. Préfontaine, Montréal, 10 mars 1867.
36 Ibid., nº 1027, J.G. Sippell à Lévi Larue, Montréal, 10 mars 1867.
37 Ibid., 1857-1859, p. 242, J.G. Sippell à P.T. Chartier, Montréal, 1er juil. 1858.
38 Ibid., 1862-1865, nº 1359, J.G. Sippell à C. Préfontaine, Montréal, 20 déc. 1864.
39 Ibid., 1865-1870 nº 118, J.G. Sippell à C. Préfontaine, Montréal, 28 déc. 1865.
40 Canada. The Blue Book, p. 59, 60, 68.
41 PCQ, letterbooks, 1865-1870, lettre nº 1706, J.G. Sippell à F. Braun, Montréal, 8 nov. 1869.
42 Canada. The Blue Book, p. 68-69.
43 PCQ, letterbooks, 1859-1862, nº 802, p. 425, J.G. Sippell à T. Trudeau, Montréal, 22 avril 1861.
44 Ibid., 1865-1870, nº 1706, J.G. Sippell à F. Braun, Montréal, 8 nov. 1869.
45 DAF, RG11, vol. 35, nº 39804, J.G. Sippell aux Commissaires des Travaux publics, Montréal, 24 janv. 1859.
46 PCQ, letterbooks, 1862-1865, nº 472, J.G. Sippell à T. Trudeau, Montréal, 28 avril 1863.
47 Canada. The Blue Book, p. 43, 68.
48 PCQ, letterbooks, 1854-1856, p. 143-144, J.G. Sippell à P.T. Chartier, Montréal, 12 déc. 1854.
49 Ibid., 1857-1859, p. 68, J.G. Sippell à P.T. Chartier, Montréal, 9 nov. 1857.
50 Canada. The Blue Book, p. 68-69.
51 DAF, RG11, vol. 35, nº 39804, J.G. Sippell aux Commissaires des Travaux publics, Montréal, 24 janv. 1859.
52 PCQ, letterbooks, 1870-1874, nº 1082, J.G. Sippell à Lévi Larue, Montréal, 26 nov. 1872.
53 Ibid., 1862-1865, nº 881, J.G. Sippell à T. Trudeau, Montréal, 30 janv. 1864.

54 Ibid., 1895-1896, nº 835, E. Marceau, à C. Schreiber, Montréal, 7 déc. 1895.
55 Ibid., 1876-1877, p. 801-802, G.F. Baillargé à Louis Ouimet, Montréal, 11 sept. 1877.
56 Ibid., 1870-1874, nº 1082, J.G. Sippell à Lévi Larue, Montréal, 26 nov. 1872.
57 DAF, RG11, vol. 35, nº 39804, J.G. Sippell aux Commissaires des Travaux publics, Montréal, 24 janv. 1859.
58 Canada. Ministère des Travaux publics, Rapport général du commissaire des Travaux Publics pour l'année expirée le 30 juin 1867, Ottawa, Hunter, Rose et Lemieux, 1868, append. nº 47, p. 402-403.
59 PCQ, letterbooks, 1857-1859, p. 62-63, J.G. Sippell à T.A. Begley, Montréal, 23 oct. 1857.
60 Ibid., 1852-1854, p. 357, J.G. Sippell à T.A. Begley, Montréal, 24 oct. 1853.
61 Ibid., p. 330, John Page à Isidore Larocque, Montréal, 26 août 1853.
62 Ibid., 1859-1862, nº 964, p. 491, J.G. Sippell à T. Trudeau, Montréal, 16 juil. 1861.
63 Ibid., 1855-1857, J.G. Sippell à Mathew FitzPatrick, Montréal, 25 avril 1857.
64 Ibid., 1865-1870, nº 720, J.G. Sippell à P. Laurencel, Montréal, 31 mai 1867.
65 Ibid., 1855-1857, J.G. Sippell à T.A. Begley, Montréal, 11 mai 1857.
66 Ibid., 1862-1865, nº 663, J.G. Sippell à P.T. Chartier, Montréal, 9 sept. 1863.
67 Ibid., nº 209, J.G. Sippell à T. Trudeau, Montréal, 10 sept. 1862.
68 Ibid., 1857-1859, p. 265-266 J.G. Sippell à T.A. Begley, Montréal, 14 juil. 1858.
69 Ibid., 1862-1865, nº 913, J.G. Sippell à C. Préfontaine, Montréal, 1er mars 1864.
70 Ibid., 1865-1870, nº 705, J.G. Sippell à F. Braun, Montréal, 20 mai 1867.
71 Ibid., 1862-1865, nº 1359, J.G.Sippell à C.Préfontaine, Montréal, 20 déc. 1864.
72 Ibid., nº 928, J.G. Sippell à C. Préfontaine, Montréal, 9 mars 1864.
73 Ibid., 1854-1856, p. 103, J.G. Sippell à T.A. Begley, Montréal, 18 sept. 1854; p. 409-410, J.G. Sippell à T.A. Begley, Montréal, 3 mai 1856.
74 Ibid., 1862-1865, nº 1245, J.G. Sippell à F. Braun, Montréal, 8 oct. 1864.
75 Ibid., nº 662, J.G. Sippell à T. Trudeau, Montréal, 5 sept. 1863.
76 Ibid., 1854-1856, p. 25, J.G. Sippell à T.A. Begley, Montréal, 7 avril 1854.
77 Ibid., p. 7-8, J.G. Sippell à T.A. Begley, Montréal, 22 mars 1854.
78 Ibid., 1855-1857, J.G. Sippell à Louis Bergeron, Montréal, 7 mai 1857.
79 Canada. The Blue Book, p. 42-43.
80 Ibid., p. 68.
81 Ibid., p. 43.
82 PCQ, letterbooks, 1862-1865, nº 1487, J.G. Sippell à F. Braun, Montréal, 6 avril 1865.
83 Canada, Ministère des Travaux publics, Rapport général du commissaire des Travaux Publics pour l'année expirée le 30 juin 1867, Ottawa, Hunter, Rose et Lemieux, 1868, append. nº 3, p. 33.
84 Ibid., p. 30.
85 PCQ, letterbooks, 1865-1870, nº 1615, J.G. Sippell à C. Préfontaine, Montréal, 2 sept. 1869.
86 Ibid., 1859-1862, nº 1386, p. 653, J.G. Sippell à T. Trudeau, Montréal, 11 juin 1862.
87 Ibid., 1862-1865, nº 594, J.G. Sippell à T. Trudeau, Montréal, 17 juil. 1863.
88 Ibid., nº 1068, J.G. Sippell à John Thompson, Montréal, 6 juil. 1864.
89 Ibid., 1877-1878, p. 195, C.F. Baillargé, à Louis Ouimet Montréal, 27 nov. 1877.
90 PCQ, livre de paye des employés du canal Chambly, sept. 1866 à avril 1869 (sans titre, non-paginé). Ce tableau est composé de données empruntées à des listes de paye couvrant tous les mois de l'année 1867.
91 Ibid., livre de paye des employés du canal Chambly, avril 1867.
92 Ibid.
93 PCQ, letterbooks 1874-1876, nº 1000, p. 371, J.G. Sippell à C. Préfontaine, Montréal, 2 fév. 1876.
94 Ibid., 1857-1859, J.G. Sippell à T.A. Begley, Montréal, 14 juil. 1858.
95 DAF, RG11, vol. 237, nº 1024 à 1039, Regulations for the Management and Protection of the Provincial Canals, 20 mai 1857, article 15.
96 PCQ, letterbooks, 1854-1856, p. 260, J.G. Sippell à P.T. Chartier, Montréal, 14 juil. 1855.
97 Ibid., 1859-1862, nº 1364, p. 643, J.G. Sippell à T. Trudeau, Montréal, 16 mai 1862.
98 Ibid., 1865-1870, nº 704, J.G. Sippell à F. Braun, Montréal, 20 mai 1867; nº 772, J.G. Sippell à C. Préfontaine, Montréal, 6 juil. 1867.
99 Canada. The Blue Book, p. 69.

Chapitre IV
Expansion et crises économiques: 1867-1896

Aux deux époques précédentes, bien caractérisées, presque monolithiques, va maintenant succéder une ère beaucoup plus trouble, aux orientations hésitantes, voire opposées. Une impression de paradoxe émane fortement de ces années: d'une part, nous serons témoins d'un courant très expansif, caractérisé par un optimisme débridé, pour ensuite, peu après, assister à un renversement majeur marqué des mesures les plus récessives. Et cela est observable à la fois à l'échelle mondiale, nationale et, bien sûr, locale.

Paradoxe il y aurait si ces deux tendances, ces deux forces, se superposaient chronologiquement, ou du moins chevauchaient quelque temps. Tel n'est pourtant pas le cas; elles se suivent de très près et malgré des hésitations, voire même quelques tête-à-queue, elles témoignent clairement d'un virage. Or lorsqu'un changement si radical de direction se produit, en pleine révolution industrielle, c'est que les commandes n'obéissent plus, pour une raison ou une autre. Dans le cas qui nous intéresse, ce bris emprunte les traits d'une crise économique majeure. Or, à l'inverse de certaines entreprises, qui réussiront avec le temps à reprendre leur élan, les canaux ne se relèveront jamais de ces années difficiles; déjà handicapés et malades, ils n'auront que la force de s'accrocher, puis de végéter. La chronique ouvrière et administrative des canaux du Richelieu sera évidemment, et dans ses moindres détails, marquée par ces temps de crise.

Innovations politiques

Le premier juillet 1867 entrait en vigueur l'Acte de l'Amérique du Nord britannique qui octroyait au Canada un gouvernement fédéral. Environ six mois plus tard, le 21 décembre 1867, le Parlement adoptait une loi sur les travaux publics du Canada; celle-ci créait le ministère fédéral des Travaux publics dont les attributions restaient fondamentalement les mêmes, si l'on excepte le passage aux mains des provinces du contrôle de la plupart des routes et des ponts, ainsi que de certains édifices publics. À la tête du ministère, un ministre élu remplaçait le commissaire des Travaux publics du Canada-Uni. Les canaux, bien sûr, demeuraient sous l'autorité des Travaux publics[1].

À toutes fins utiles, et sans entrer dans le détail du nouvel organigramme ministériel, la Confédération ne modifia en rien l'administration des canaux, au niveau régional et local en tout cas. En revanche, il est probable que ses politiques nouvelles, telle la priorité de développement accordée aux chemins de fer, eurent des effets certains sur le sort des canaux canadiens, mais cela déborde notre enquête. Il est certain, par ailleurs, que cette primauté du rail au sein des Travaux publics fut à la source de la création, en 1879, du ministère des Chemins

de fer et Canaux. Ici encore, et d'un point de vue strictement régional, nous ne percevons aucune mutation administrative profonde[2]. La conséquence la plus évidente des changements survenus en 1867 et en 1879 est sûrement le déclenchement de deux opérations de reconstruction au canal Chambly, la première qui démarra en 1869 et la seconde en 1880.

Une mesure politique, issue de la Confédération, promettait des changements beaucoup plus essentiels; nous voulons parler, bien sûr, de la loi sur la Fonction publique, adoptée par le Parlement en 1868. Une telle pièce législative aurait pu (et aurait dû) fixer les normes d'embauche, de travail, de salaire, etc. de tous les travailleurs de l'État. Or, nous l'avons souligné dans le premier chapitre de ce travail, cette loi ne s'attarda qu'aux fonctionnaires oeuvrant au sein du "service intérieur", c'est-à-dire en place à Ottawa dans les divers ministères. Elle prévoyait la création d'un Bureau de la fonction publique chargé d'examiner les demandes d'emploi et de fixer les matières d'examens:

> Les candidats devaient avoir une écriture lisible, savoir l'orthographe et la grammaire et posséder de bonnes connaissances en arithmétique et en dictée. À l'appui de la demande d'emploi, il fallait deux recommandations, la formule "A" qui était un certificat médical et la formule "B", un certificat de moralité. Le Bureau de la Fonction Publique, président et secrétaire inclus, étant composé de cinq sous-chefs de ministère, eux-mêmes nommés "sous le grand sceau", la répartition des postes était entièrement aux mains du parti au pouvoir. En pratique, si la formule "B" n'était pas contresignée d'un ministre, il y avait peu de chances qu'un candidat reçoive une affectation.[3]

Même si le "service extérieur", auquel appartiennent notamment les travailleurs locaux des canaux, n'était pas pris en considération par cette loi de 1868, les remarques citées plus haut sont à retenir; nous traiterons plus loin du problème du patronage politique et de l'embauche et nous nous souviendrons de ces précisions historiques. Pour le moment, soulignons seulement que le "service extérieur" sera aussi délaissé par les nouvelles lois sur la Fonction publique qui seront adoptées en 1882 et en 1908. Ce n'est qu'en 1918, à l'occasion de la démobilisation massive des soldats, qu'une loi mettra les fonctionnaires de cette classe sous l'autorité de la Commission du service civil.

Au chapitre des mutations ministérielles et des lois nouvelles, pourquoi ne pas faire état dès maintenant de la loi sur la retraite adoptée par le Parlement en décembre 1870. Celle-ci prévoit la mise à la retraite obligatoire des fonctionnaires âgés de plus de 65 ans. Contrairement à la loi sur la Fonction publique, cependant, la loi de 1870 considère comme fonctionnaires tous les officiers, commis et autres employés de l'État qui sont engagés en permanence et qui reçoivent un salaire annuel[4]. Quelles sont les sommes qui, aux fins de pension, seront déduites des salaires des employés? "All salaries at and above $600. are to be taxed at the rate of four per cent and all under $600. at the rate of two and a half per cent."[5]

Retraite obligatoire? Oui et non, car des échappatoires administratives ont été prévues. Sippell les explique en ces termes au surintendant du canal Chambly, C. Prefontaine:

> By an order in Council dated the 1st december 1870, no person exceeding 65 years of age can be retained in the Civil Service of the Dominion unless by the authority of a special order in Council, obtained by a report of the Head of the Department made to the Executive Council, stating that such employee is fully competent to discharge the duties of his office.[6]

Ces procédures d'exception, avouons-le, semblent à première vue aussi complexes que rares. Pourtant la correspondance émanant du bureau de l'ingénieur-surintendant signale assez régulièrement de tels cas. Par exemple, Léon Leduc, pontier au canal Beauharnois en 1876:

> Mr. Leduc is an old servant, having been employed in his capacity since about the opening of this canal; he is still a healthy strong man and, to all appearances, is quite capable of performing the duties of Bridge Master; as he does not wish to retire, I see no valid reason why he should not be returned in the service for another year or two.[7]

Un ouvrier permanent des canaux pouvait également prendre une retraire anticipée. Il lui fallait alors résigner officiellement ses fonctions et fournir un certificat médical attestant de son incapacité physique à poursuivre son travail, car seules des raisons de santé pouvaient justifier une telle demande. À compter de la fin des années 1880, ce certificat médical devra être émis par le médecin-examinateur du Service civil canadien oeuvrant dans le secteur du demandeur et uniquement par ce médecin, ceci afin de contrer les abus attribuables, par exemple, à des médecins de famille trops complaisants[8].

La participation au fonds de retraite, il faut le dire, n'était pas obligatoire; la plupart des permanents y contribuaient volontiers mais, pour diverses raisons, certains travailleurs préféraient s'abstenir. Au décès d'un non-participant, la veuve ne bénéficiait donc pas d'une partie de pension, comme cela était devenu possible en 1882 grâce à un amendement apporté à la loi de 1870[9]. En principe, par ailleurs, cette veuve se voyait privée de l'allocation de la prime de deux mois de salaire du mari, gratification introduite également en 1882. Mais, encore une fois, souvenons-nous que les règles administratives de cette époque, toutes rigides qu'elles puissent paraître à la lecture, souffraient volontiers les exceptions et les cas particuliers. En 1892, le décès du pontier Alfred Ulric, du canal Chambly, illustre bien cette propension.

> The deceased has been in the service close on six years, having been appointed on the 1st of March 1887; he has been a faithful officer and leaves a widow in poor circumstances. He was not however a contributor to the superannuation fund and on that account, objection might perhaps be raised to granting the widow the customary allowance of two months gratuity of her late husband's salary.

> But I consider that since the said gratuity has already been allowed in similar cases, I am justified, in the present instance, in recommending the granting of two months pay to Mr. Ulric's widow.[10]

Si les reconstructions du canal Chambly, en 1869 et en 1880 s'inscrivent dans des moments politiques favorables, soit au lendemain de réformes administratives importantes, comme nous l'avons montré, elle profitent en outre de conjonctures économiques relativement propices. Il ne faut pas s'étonner, alors, de voir les réformes sociales que nous venons de décrire se matérialiser autour des mêmes années, soit en 1870 et en 1882. Tout cela n'aurait pas pu se produire après 1870, du moins à partir de 1873.

Les crises économiques et les ouvriers

La période 1873-1878 fut marquée, au Canada et dans le monde, par une crise économique majeure: "Aucune crise dans l'histoire du Canada, sauf celle de 1930, ne sera aussi sévère dans l'immédiat, ni aussi durable dans ses conséquences."[11] Ses causes nous intéressent peu; il s'agirait, semble-t-il, du "contrecoup d'une baisse cyclique de l'économie américaine, le Dominion et les États-Unis étant toujours liés dans une politique d'interdépendance"[12]. Ses conséquences au Québec, à court terme, sont catastrophiques: plusieurs banques ferment leurs portes, les exportations dans le port de Montréal en 1875 accusent une baisse de 25 pour cent, 310 établissements industriels cessent leurs opérations au Québec en 1874, chiffre qui va plus que doubler en 1875. Et ces faillites surviennent au moment où les Américains inondent le Canada de leurs produits, ce qui provoque d'autres faillites encore. Non protégée, l'industrie canadienne ne pouvait concurrencer celle des États-Unis; les pétitions à Ottawa pour obtenir une hausse du tarif douanier se multiplient[13].

Sur le plan social, les effets de cette crise sont également terribles: fort chômage, en milieu urbain surtout, émigration ouvrière vers les États-Unis, baisse des salaires (celui des maçons, par exemple, tombe de 60 pour cent), grèves violentes et affrontements avec la police, émeutes, etc.[14]. En décembre 1877, par exemple, 1200 journaliers travaillant à des excavations et autres ouvrages au canal Lachine déclenchent la grève. Ils exigent un salaire quotidien de un dollar et une journée de travail de neuf heures; les contracteurs refusent et suspendent les travaux. La violence éclate; des grévistes tirent des coups de feu en direction des contracteurs et de leurs contremaîtres. La police locale s'avoue incapable d'assurer la protection des patrons ou de leurs représentants[15]. De tels événements, un chaos si extraordinaire, contrastent grandement avec la conjoncture économique qui prévalait au lendemain de la Confédération. L'industrie québécoise semblait profiter d'un courant d'expansion économique et l'agriculture voyait ses prix augmenter de 20 à 30 pour cent entre 1870 et 1873. Les problèmes économiques restaient nombreux, souvent aigus, mais le vent soufflait et dans la bonne direction[16]. Comment ces deux périodes, à la fois si

rapprochées l'une de l'autre et si diamétralement opposées, ont-elles été vécues aux canaux et spécialement sur le Richelieu? Comment l'expansion et la récession s'y sont-elles manifestées? Quelles attitudes, quelles politiques administratives va-t-on retrouver aux canaux au lendemain de la crise, c'est-à-dire au cours des années 1880 et 1890?

Aux canaux, rares sont les faits qui expriment avec autant d'éloquence le climat économique d'une époque que les reconstructions. L'expansionnisme qui suivit la Confédération ne tarda pas à se manifester au canal Chambly; les quelques réparations faites entre les années 1848 et 1860 avaient à peine amélioré les structures du canal et la reconstruction au moins partielle de la plupart des écluses était devenue très urgente. Malheureusement, on le sait, ces travaux, malgré leur envergure, ne furent pas entrepris dans une perspective de permanence; le projet d'une route directe intérieure entre le Saint-Laurent et le lac Champlain accaparait toujours les esprits et, de ce fait, ne laissait guère d'avenir aux canaux du Richelieu. Des sommes très importantes furent néanmoins investies dans cette oeuvre de reconstruction du canal Chambly, ce qui en dit assez long sur la quasi-prodigalité de ces années[17].

Durant cette période, en outre, les ajustements et les hausses de salaire sont nombreux; les aides-éclusiers passent à un dollar par jour[18], les éclusiers et pontiers à 365 $ par année[19]. Il faut avouer que ces augmentations étaient souvent dictées par un souci de se montrer compétitif face aux gages accordées simultanément par d'autres employeurs. Souvent, en effet, dans une même région, des ouvriers se voyaient offrir, par le secteur privé, des salaires supérieurs et des heures de travail moins longues, ce qui les incitait évidemment à prendre leurs distances face aux offres gouvernementales ou même à démissionner de leurs fonctions aux canaux[20].

On n'hésite pas non plus à créer de nouveaux postes, tel celui de contremaître des menuisiers et des travaux[21], ou à partager des tâches auparavant confiées à un seul employé; ainsi le cumul des postes d'éclusier et de percepteur sera, autant que possible, aboli, et deux personnes seront maintenant à l'oeuvre pour rendre ces services[22].

Peut-être plus révélatrice encore du climat de cette époque est cette décision de construire des immeubles nouveaux. On ne semble pas vouloir croire aux dangers de disparition des canaux du Richelieu et l'on continue d'édifier. L'exemple des maisons d'éclusiers et de pontiers est particulièrement probant. Souvenons-nous qu'il y a maintenant au canal Chambly neuf éclusiers et neuf pontiers; seulement quatre de ces 18 permanents ont une maison fournie. Sippell juge donc que, par équité autant que par nécessité de travail, les 14 autres ouvriers ont droit à leur maison. On va commencer par cinq résidences d'éclusiers: chacune va coûter 874 $ sans compter le prix d'expropriation des terrains nécessaires pour ces constructions. En mai 1871, les quatre premières sont complétées, la cinquième le sera sous peu[23].

Les indices et les preuves de la récession économique de 1873 sont également très nombreux aux canaux. Déclenchée en Europe en 1873, cette crise, en fait, ne se fera sentir au pays qu'à partir de 1874. Pour continuer dans le domaine que nous venons de quitter, celui des immeubles, nous y constatons une stagnation complète entre les années

1874 et 1878, ou même 1879. Aucune bâtisse n'est construite alors aux canaux du Richelieu; les cinq maisons d'éclusiers ont été complétées avant la venue de la crise mais la suite du programme, c'est-à-dire la construction des neuf maisons des pontiers, a été promptement annulée. Aussitôt les pontiers se plaignent et pétitionnent: leurs cabines de gardes sont insuffisantes et inhabitables; construites depuis près de 40 ans, la pluie et la neige y pénètrent de tous côtés; ils ont droit à de nouvelles maisons, autant que les autres permanents. Ces demandes sont d'ailleurs fortement appuyées par le surintendant du canal Chambly[24].

Rien n'y fait, cependant. Même l'appui de l'ingénieur-surintendant à leur cause, montrant la possibilité de faire construire ces maisons par les permanents mêmes, à l'atelier d'hiver du canal, ne put modifier cette décision[25].

Les demandes d'augmentations salariales sont, évidemment, inutiles, mêmes présentées comme des ajustements paritaires[26]. Mais en ces temps critiques, les travailleurs s'accrochent à tout espoir même les plus irréalistes; ainsi des journaliers des canaux qui pétitionnent afin d'obtenir un salaire d'hiver, privilège réservé bien sûr aux rares permanents[27].

On cherche, par ailleurs, à restreindre le plus possible le nombre des travailleurs. Des instructions sévères sont données aux surintendants d'engager des aides-éclusiers seulement lorsque l'efficacité commerciale l'exige[28]; à cette fin, en outre, on ressuscite un vieux règlement des canaux, qui n'avait jamais réellement été appliqué, et qui oblige tout capitaine ou responsable de bateau, ou barge, à fournir au moins deux de ses hommes pour assister les éclusiers et pontiers dans leurs opérations[29]. Parfois, à l'inverse de ce qui s'était pratiqué durant la période précédente, l'on étudiera la possibilité de remettre en vigueur le cumul des tâches[30], ou encore de se débarrasser d'un journalier, pourtant jugé essentiel jusque-là. Un exemple: à la fin de 1877, le canal Chambly a, à sa tête, un nouveau surintendant, Louis Ouimet; parce qu'il est menuisier de son métier, le ministère se croit justifié de congédier François Chaloux, ex-éclusier qui agit maintenant comme contremaître-menuisier, et qui a le malheur de toucher, depuis sa promotion de 1873, le salaire faramineux de 75 $ par mois. Notons ici que Chaloux, en acceptant ces nouvelles fonctions, s'était privé de son statut de permanent; mais à l'époque, ses patrons lui avaient promis un travail incessant, 12 mois par année[31].

En plus de ces mesures et tracasseries, cette époque difficile se caractérise aussi par une absence aussi chronique que volontaire de nouveaux postes. Dans les circonstances, une telle politique se comprend facilement; néanmoins elle paralysa complètement le développement des opérations aux canaux du Richelieu, et ce jusqu'au début des années 1880. Les surintendants, à Saint-Ours comme à Chambly, réclamaient de nouveaux employés: un gardien-magasinier, qui aurait surveillé et contrôlé outils, équipement et matériaux[32], un chronométreur-vérificateur, pour calculer le temps d'ouvrage des travailleurs et prendre soin des registres[33], un concierge et préposé à l'allumage des deux réverbères du canal, à Chambly[34]. Toutes ces requêtes furent vaines.

La crise des années 1873-1878 eut des conséquences et des manifestations plus graves encore que ce que nous venons de décrire.

Suscité sans doute par l'angoisse, la colère, le dépit et l'envie des journaliers en chômage, ou à peine utilisés, un climat morbide de haine, de jalousie, de dénonciation et d'intimidation s'instaura rapidement, aux environs du canal Chambly en particulier. La correspondance officielle de l'ingénieur-surintendant abonde en exemples divers: un percepteur est dénoncé parce qu'il occupe simultanément un autre emploi; il paye pourtant un commis pour le remplacer au canal[35]. Le surintendant de l'écluse Sainte-Anne est accusé de se livrer au touage[36], le percepteur de Saint-Jean, de se présenter au travail en état d'ébriété[37], l'opérateur du bac de l'île Sainte-Thérèse, de faire payer ses passagers et d'en refuser[38], plusieurs éclusiers et pontiers, d'incompétence ou de négligence. Un véritable flot d'accusations et de dénonciations s'abat sur les ouvriers des canaux, surtout les permanents. Ce malaise est de toute évidence reliée à la crise car il était à peu près absent du milieu du travail des canaux (sur le Richelieu du moins) avant cette époque.

Règle générale, les surintendants et l'ingénieur-surintendant de Montréal chercheront à protéger et à disculper les employés ainsi dénoncés. Très souvent d'ailleurs, ces accusations seront anonymes. Sippell répond presque toujours à ces attaques par des mots tels:

> I have often informed the Department that Mr. Nolin is a reliable Lock Master and I consider him to be fully as reliable in the performance of his duties as any one recommended by certain men who desire his removal to replace him by no better man. Lock Masters are often persecuted by men in peculiar positions.[39]

En 1878-1879, la campagne atteignit son paroxysme au canal Chambly. Plusieurs personnes s'en prirent, cette fois, au surintendant Ouimet lui-même, l'accusant de malversation, incompétence, "tyrannie d'office" et "manoeuvres électorales frauduleuses". L'affaire était exagérée, semble-t-il, mais malheureusement pour Ouimet, il n'était pas entièrement innocent et cette fois Sippell dut le suspendre[40]; en mai 1879, le gouvernement le congédiait, déclenchant de la sorte un affrontement majeur entre les défenseurs et les accusateurs du surintendant. Teintée de politique et marquée au coin de la partisannerie et du patronage, "l'affaire du canal Chambly" gagna les journaux de la métropole où la cabale s'accentua. Nous reparlerons d'ailleurs de cette affaire lorsque nous aborderons la question de l'influence politique.

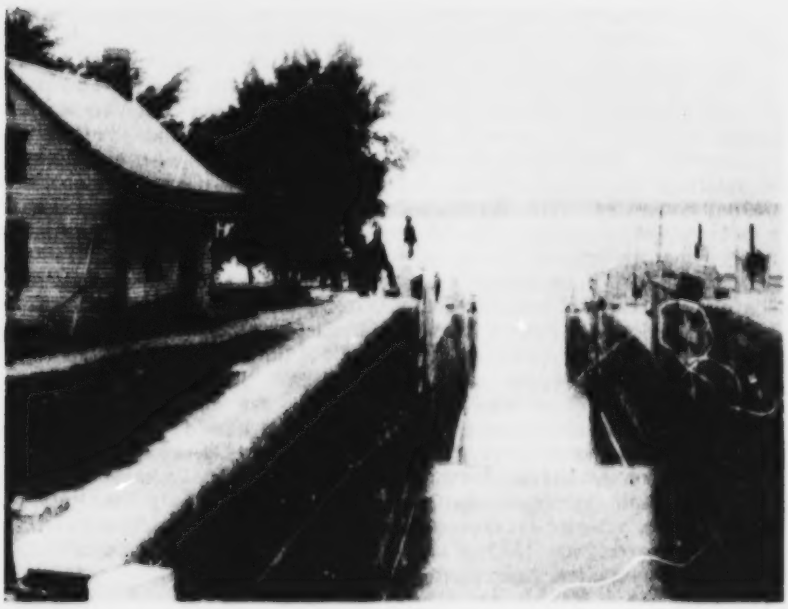
La grande crise, reconnait-on généralement aujourd'hui, prit fin en 1878. Mais le retour réel à la prospérité, sur le plan national et international, ne s'effectuera réellement qu'à partir de 1896; l'activité industrielle du monde occidental s'accroîtra alors sensiblement et les prix se relèveront enfin. Au Québec, de 1878 à 1896, l'économie connut une succession de phases aussi brèves qu'opposées; à peine quelques années de "prospérité économique mitigée", puis nouvelle crise mondiale (bancaire surtout) de 1883 à 1885; cette rechute est cependant moins aiguë que la secousse précédente et, en outre, le Québec est, cette fois, moins durement frappé, son économie n'étant "pas encore pleinement intégrée à celle des grandes puissances occidentales"[41]. Néanmoins, toutes ces années se déroulent sous le signe de la plus grande prudence financière et administrative: les faillites des années 1874-1875

demeurent présentes à l'esprit de tous les entrepreneurs et autres capitalistes. De 1885 à 1887, autre brève période d'expansion modeste au Québec sur une toile de fond occidentale de récession continue cependant. Nouvelles contractions économiques sur les rives laurentiennes en 1888; cette fois c'est surtout l'agriculture qui écope, mais aussi le commerce du bois:

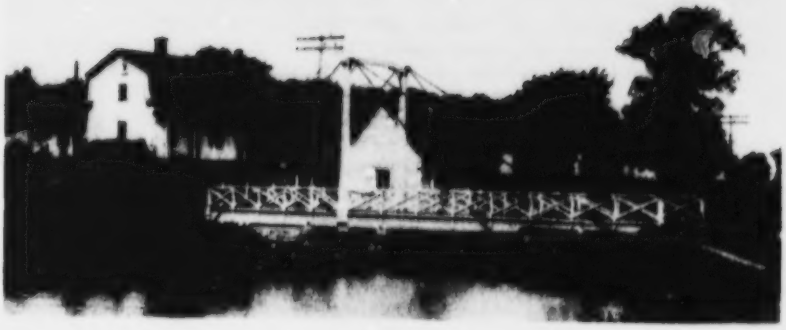
> Un nouveau courant d'échange se dessine dans le secteur du bois. La Nouvelle-Angleterre, principal débouché pour le Québec, achète maintenant son bois dans le sud des États-Unis. Ceci porte un dur coup au commerce du bois québécois à un tel point que les exportations de bois équarri tombent à un très bas niveau en 1894 et 1895.[42]

Souvenons-nous bien de cette année 1888; elle va constituer, sur le plan administratif, l'amorce d'un autre virage pour les canaux. Par ailleurs, sur le Richelieu, cette nouvelle volte-face doit nécessairement être comprise à la lumière du chambardement commercial mentionné plus haut.

La fin de la crise économique, en 1878, et la relance qui suivit à partir de 1879 sont-elles perceptibles aux canaux du Richelieu? Et la rechute des années 1883-1885? Envisagée tout d'abord du point de vue de la construction de bâtiments, la reprise économique apparaît immé-



Logette des éclusiers aux écluses combinées de Chambly Bassin, en 1904. (Archives publiques Canada, PA-85644.)



Logette et maison du pontier au pont nº 4 du canal Chambly, en 1904. (Archives publiques Canada, PA-85621.)

diate, en 1879. La brûlante question des logements des pontiers refait aussitôt surface; il est décidé qu'une allocation de loyer de 30 $ par année sera versée aux pontiers qui ne jouissent pas d'une maison fournie jusqu'à ce qu'une telle résidence leur soit accordée[43]. La construction de ces demeures débute en 1880; chacune est dotée, en annexe, d'une cuisine d'été, le tout évalué à environ 1250 $ l'unité[44]. À la fin de 1882, l'opération logement est terminée[45]. Durant l'hiver de 1882, en outre, on construira dix logettes de garde pour pontiers et éclusiers dont une, plus vaste, est destinée au personnel des écluses combinées de Chambly[46]. En 1883, enfin, un bureau du canal est aménagé le long des quais, à Saint-Jean, et un nouvel atelier de menuiserie est construit à Chambly[47].

La crise de 1883 stoppe à nouveau la machine; elle ne se remettra en branle que très lentement, à partir de 1885. Diverses petites bâtisses seront alors érigées: des hangars, des abris pour chevaux de touage, des entrepôts pour portes d'écluse, etc.[48]. Un projet majeur verra même le jour à Chambly en 1887: la construction d'une boutique de forge[49].

Pour plusieurs ouvriers, la fin de la crise, survenue en 1878, signifie l'obtention tant attendue d'une hausse de salaire. Joseph Langlois, le préposé au bac de l'île Sainte-Thérèse, en plus d'obtenir une allocation de loyer, se voit accorder la parité de traitement avec son homologue du canal Beauharnois, soit 1,25 $ par jour[50]. Les aides-éclusiers, en 1882, rejoindront ce niveau de 1,25 $ par jour[51]. L'année suivante, le surintendant du canal Chambly reçoit une hausse de salaire de 100 $, ce qui porte son traitement annuel à 1200 $[52]. Mais à compter de l'été 1885, toute requête en ce sens est systématiquement refusée[53].

L'après-crise se manifeste, enfin, par un déblocage au niveau des emplois nouveaux ou des engagés temporaires. Nous pourrions ici encore fournir plusieurs exemples de ce phénomène; ce qu'il convient de signaler, surtout, c'est que ce mouvement s'arrêtera également en 1883, respectant et reflétant bien fidèlement les soubresauts conjoncturels de l'époque. Entre 1878 et 1883, par conséquent, les surintendants

recevront le feu vert en ce qui a trait à l'embauche de journaliers, surtout en qualité d'aides-éclusiers et d'aides-pontiers[54]. En outre, François Chaloux, le contremaître-menuisier que le ministère avait voulu licencier lors de la crise, reçoit confirmation de sa valeur, et de l'estime que lui portent ses patrons, lorsqu'il est mis au rang des ouvriers permanents[55].

La seconde crise économique à s'abattre sur le pays en une dizaine d'années n'eut pas l'ampleur dévastatrice de la première; les financiers et entrepreneurs, nous l'avons déjà souligné, s'étaient montrés très prudents suite au chaos des années 1873-1878, ce qui sans doute a amorti le choc de 1883. Encore une fois, bien sûr, la modeste expansion à laquelle nous avions assisté, à partir de 1878, a dû céder la place à la récession et les canaux ont à nouveau connu leur brochette de mesures restrictives. Mais il y eut pire: tout espoir de remontée fut très vite anéanti par une troisième secousse qui survint en 1888 et dont les conséquences ont été particulièrement néfastes pour les canaux du Richelieu. En effet, les exportations canadiennes de bois vers les États-Unis étaient gravement atteintes et cela, évidemment, touchait directement la navigation sur le Richelieu et remettait même en question l'utilité des canaux de cette artère. Faut-il s'étonner, dans ces circonstances, si tout le reste de la période, soit les années 1888-1896, est marqué par des dispositions administratives très sévères? Une fois de plus, les journaliers vont écoper; neuf postes d'aides-éclusiers sont abolis[56]: l'ingénieur-surintendant de l'époque, E.H. Parent, suggère, pour compenser cette perte, d'appliquer à nouveau la clause nº 27 du règlement des canaux qui prévoit que le capitaine ou responsable d'un bateau doit fournir au moins deux de ses hommes afin de prêter main-forte aux éclusiers et pontiers des canaux: "This would apply more specially to the Richelieu River works where navigation is of far less importance than on the St. Lawrence Canals, owing to the decrease in the trade on this route."[57] Si cette mesure ne suffit pas, les pontiers postés à proximité d'écluses viendront aider à l'éclusage[58].

Dans un tel contexte, même les permanents en viennent à douter de leur sécurité d'emploi, parfois avec raison. En 1889, par exemple, le ministère des Chemins de fer et Canaux décide, par mesure d'économie, de confier la garde et l'opération du pont Langelier, à Saint-Jean, à l'entreprise privée. Le pontier-fonctionnaire, Édouard Marcoux, recevra une compensation de perte d'emploi de 150 $[59]. Trois ans plus tard, en 1892, alors que la récession semble vouloir s'éterniser, Ottawa songe même à enlever aux éclusiers et pontiers leur permanence; ce statut spécial, croient-ils, coûte beaucoup plus qu'il ne rapporte. L'ingénieur-surintendant, et surtout le surintendant du canal Chambly, ripostent vigoureusement et protestent en faisant valoir à la fois les services extraordinaires rendus par ces hommes et l'économie majeure réalisée grâce à leur permanence:

> If our permanent employes were engaged for the season of navigation only, as it has been suggested, it is doubtful whether we could secure the services of competent men for seven months only. Admitting the thing could be done, we would be compelled to pay them dearer for winter

> work or they would seek work elsewhere and then we would be obliged to take in their place unexperienced workmen who could not be controlled as easily as men employed the year around. In my humble opinion, it is in the interest of the Government to continue the present system, at least on the Chambly Canal.[60]

Le ministère, péniblement, se laisse convaincre mais des coupures seront tout de même effectuées: "À l'avenir, évitez d'employer les permanents autrement que durant les heures régulières; c'est toute une affaire que de faire approuver les extras par l'Auditeur Général."[61]

À l'époque, d'ailleurs, les plus petites dépenses sont ainsi passées au peigne fin et à la "question"; en 1889, l'ingénieur-surintendant Parent doit faire appel à tous les précédents et justifications possibles afin que le surintendant de Saint-Ours, Alfred Coderre, conserve la petite allocation de 25 cents qui lui est attribuée pour chaque voyage qu'il effectue au bureau de la poste; car, contrairement à ses homologues, il ne reçoit aucune allocation pour la location d'un cheval et pourtant son bureau de l'écluse est éloigné de la poste du village de un mille et demi[62]. Ceci, en passant, nous démontre que la parité des conditions de travail, au sein d'une même fonction, n'est toujours pas établie en 1889, malgré tous les efforts déployés à cette fin par les ingénieurs-surintendants, depuis surtout le début des années 1860. Aux yeux du ministère, semble-t-il, les travailleurs attachés à des sites mineurs, telles les écluses de Saint-Ours et de Sainte-Anne, ont moins d'ouvrage et de responsabilités que leurs confrères des canaux de Chambly, Beauharnois ou Lachine, par exemple, et de ce fait ne doivent pas recevoir les mêmes avantages et bénéfices que ces derniers.

Autre conséquence d'importance de la crise commerciale de 1888: la recherche de l'économie par la mobilisation des compétences. Le principe du gouvernement est le suivant: grâce à une équipe de permanents jeune, compétente, spécialisée, en santé et désireuse de bien travailler, les aides et autres journaliers nécessaires aux canaux seront beaucoup moins nombreux et par conséquent des économies appréciables pourront être réalisées. Cette politique avait d'ailleurs été suggérée en 1888 par l'ingénieur-surintendant de l'époque, E.H. Parent, qui, de toute évidence, en avait fait sa priorité administrative absolue:

> The increased expenses in connection with the Chambly Canal staff are attributable to the incompetency of some of the permanent employees on said Staff.
>
> All the Bridge and Lock Masters, seventeen in number, are obliged to work during winter months in the canal workshops; several of them are so aged and weak that they are unable to effectively perform their part of the work. The Superintendent is therefore compelled to hire carpenters outside, to whom he is obliged to pay higher wages, and frequently, during season of navigation, has to provide helpers to replace them.

Parent poursuit en évaluant le coût de cette main-d'oeuvre de remplacement à environ 2000 $ par année et en livrant, à titre d'exemple, le nom de quatre permanents qui devraient être mis à la retraite; les trois premiers, des éclusiers, sont âgés respectivement de 72, 73 et 71 ans. Le quatrième, un pontier, n'a que 52 ans mais n'a pas de santé. Tous comptent au moins 20 années de service au canal Chambly; plusieurs autres employés, selon Parent, devraient également subir le même sort à brève échéance "their work being null"[63].

L'établissement de ce critère de compétence signifie en outre que la vieille coutume qui permettait bien souvent à un fils de succéder à son père au poste d'éclusier ou de pontier ne sera plus acceptée, à moins bien sûr que le fils en question soit d'une expérience reconnue et, en plus, exerce un métier utile pour les ateliers, plus spécialement celui de menuisier ou de forgeron[64].

Un coup d'oeil maintenant sur les statistiques officielles du commerce au canal Chambly, au cours des années difficiles que nous venons d'évoquer[65]. Cet examen s'impose car les chiffres de cette période se prêtent à diverses interprétations. Ainsi, la lecture des totaux, en ce qui regarde le tonnage annuel des articles transportés à Chambly, ne reflète pas toujours les divers soubresauts économiques que nous avons soulignés. Certes on y distingue les bornes extrêmes de la crise économique recouvrant presque entièrement l'époque abordée dans ce chapitre:

Année	Tonnes
1871	549 442
1873	260 407
1894	277 608
1897	352 136

Cependant de 1874 à 1893, le tonnage annuel moyen des marchandises véhiculées au canal Chambly est relativement stable (exception faite de l'année 1878: 157 288 tonnes) et se situe à 221 000 tonnes. Dans cette perspective, par exemple, l'année 1888, particulièrement funeste, avons-nous dit, pour les exportations de bois canadien, affiche néanmoins un total de 241 753 tonnes et ne témoigne donc pas d'une crise sensible. Elle ne justifie pas, par conséquent, les mesures administratives sévères qui sont imposées au canal Chambly entre 1888 et 1896.

Ce que les statistiques montrent bien, par ailleurs, c'est l' "américanisation" spectaculaire du canal au cours de cette période. Les navires canadiens sur le Richelieu s'effacent progressivement au profit des bateaux américains.

Année	Bateaux canadiens	Bateaux américains
1867	4295	933
1870	5427	1184
1873	2450	1453
1876	1329	1146
1886	1031	1112
1888	974	1303
1894	893	1599
1898	753	1588
1900	664	2177

Au cours de deux premières décennies du XX^{e} siècle, ce mouvement ira sans cesse s'accroissant et en 1914 on enregistrera le passage de 488 bateaux canadiens et de 2348 embarcations américaines. Voilà peut-être l'angle sous lequel il convient d'étudier la crise commerciale qui sévit sur la rivière depuis les années 1870. C'est probablement aussi ce phénomène qui est à l'origine de l'extrême prudence des administrateurs du canal Chambly et de leurs décisions administratives rigoureuses.

La période allant de 1873 à 1896 représente *grosso modo* un quart de siècle au cours duquel régna la récession économique à peine interrompue, ici et là, par de courtes reprises. Nous avons voulu savoir comment cette ère difficile, avec ses soubresauts successifs, s'était manifestée aux canaux du Richelieu, quelles conséquences elle avait eues sur les travailleurs. Pour ce faire, évidemment, nous avons dû modifier le *modus operandi* des chapitres précédents; il fallait bien, en effet, illustrer d'exemples les phénomènes sociaux-économiques dont nous étions témoin. Déjà, par conséquent, la main-d'oeuvre ouvrière et administrative des canaux du Richelieu durant cette période est, à plusieurs égards, connue. Il ne sera pas superflu, néanmoins, d'effectuer un nouveau survol de cette main-d'oeuvre afin de mieux cerner cette fois l'évolution et les caractéristiques de chaque tâche, de chaque métier.

Surintendance régionale et locale

Ayant déjà rendu compte, au début de ce chapitre, des changements administratifs survenus durant ces années au niveau national, ou ministériel, scrutons tout de suite les modifications qui ont été apportées à l'organigramme du bureau régional des canaux, situé à l'extrémité est du canal Lachine.

En 1867, l'ingénieur-surintendant J.G. Sippell dirigeait ce bureau; il n'avait alors qu'un seul employé, un commis. En 1892, vers la fin de cette période, c'est E.H. Parent qui occupe le poste d'ingénieur-surintendant, J.G. Sippell étant décédé en septembre 1879. Parent a alors sous ses ordres, dans ce bureau, quatre employés:

(1) L.A. Lesage est secrétaire-comptable; engagé en 1871 comme commis, au salaire de 60 $ par mois, il reçoit maintenant un salaire annuel de 1400 $: "Mr. L.A. Lesage fulfils the duties of Assistant to the Suprintending Engineer; as such he is entrusted with the preparation of all the correspondence of the office, the inspection

of the monthly returns sent in by the Superintendents, the audit of same, and has the general control of the office work pending the absence of the Engineer on tours of inspection."[66]

(2) A. Duchesneau est commis. Dans la Fonction publique depuis 1872, son salaire annuel est de 1200 $: "Mr. A. Duchesneau performs the duties of Clerk and general assistant at correspondence, accounts, records; also entrusted with the writing of the correspondence prepared by the Engineer or Secretary."[67]

(3) L.E. Trudeau est également commis de bureau; il gagne 1000 $ annuellement et oeuvre dans le Service civil depuis 1875: "Mr. L.E. Trudeau keeps indexes of the correspondence received, of plans and official records; he also occasionally acts as Assistant on Surveys when required."[68]

(4) John Moore est messager; employé du gouvernement depuis 1865, il gagne 38 $ par mois: "John Moore was up to five years ago employed on the Lachine Staff list as Storeman and Messenger, and since has performed service as Messenger and Caretaker for these offices."[69]

Ce bureau est ouvert de 9 h 30 à 17 h, six jours par semaine, "sufficient time for lunch being allowed"[70]. Parent, dont les leitmotive sont (nous l'avons vu) compétence et économie, ne veut surtout pas voir le nombre de ses employés de bureau réduit. Tous, selon lui, sont aussi industrieux qu'indispensables.

Quant à l'ingénieur-surintendant, ses tâches et fonctions n'ont guère changé. Il peut être intéressant de lire la description qu'il en fait lui-même, en 1892:

> The duties of the Suptg. Engineer consist in the general supervision and control of the management of the canals, advising the Superintendents as to the best, most efficient and economical mode of effecting the works of repairs or construction.
>
> He also has to control the expenditure of the amounts appropriate each year under the heads of Capital, Income, Collection of Revenues, and see that said amounts are expended for the object for which they are voted, and for this purpose is obliged to inspect from time to time the different works under his control.
>
> To the above duties must be added the office work which is considerable, such as correspondence with the Department, making reports on all matters submitted and giving his opinion as to the course to pursue, as the case requires, supervising the office work of the different employees such as plans, specifications, monthly returns, and the correspondence between his office and the several superintendents and the general public.[71]

Précisons ici que, depuis février 1879, le bureau des canaux de Montréal n'a plus la responsabilité administrative des canaux de l'Outaouais, celle-

ci étant maintenant confiée à un ingénieur-surintendant en poste à Grenville[72].

Il convient de remarquer, par ailleurs, qu'en ces temps de crise, les hauts fonctionnaires ont, eux aussi, beaucoup de difficulté à décrocher des hausses salariales. J.G. Sippell gagnait 2240 $ en 1867. Avant 1873[73], ce traitement fut porté à 3000 $, montant qui resta stationnaire au moins jusqu'en 1892[74]. Cette situation n'était quand même pas tragique, mais encore là, la misère est une notion toute relative.

Peut-être faut-il, cependant, plaindre davantage le sort des Lesage, Duchesneau, Trudeau et Moore, employés du bureau régional, qui ont, disent-ils, à combattre les très fortes hausses du coût de la vie à Montréal. À compter de 1887, leurs pétitions se feront toujours plus pressantes mais en vain[75].

Localement, les surintendants ont, au cours de ces années, un rôle de surveillance accru; c'est en effet à eux qu'incombe la tâche de veiller au bon fonctionnement d'un canal avec des moyens financiers et humains toujours de plus en plus réduits. Cette supervision sera plus rigoureuse encore au canal Chambly à partir de 1880 car, profitant d'un léger redressement économique cette année-là, le ministère a entrepris les ouvrages de reconstruction et de réparation qui s'imposaient depuis si longtemps. On ne pouvait d'ailleurs attendre davantage: les écluses du canal étaient détériorées au point de constituer un grave danger pour la navigation et aussi les ouvriers. Bien vite, cependant, soit en 1883, la crise se manifeste à nouveau; on s'occupe donc en hâte des tâches les plus urgentes. Les travaux restants seront étirés jusqu'en 1898, au fur et à mesure des appropriations budgétaires[76].

Bureau du surintendant du canal à Chambly Bassin, en 1894. (Archives publiques Canada, PA-85615.)

Exception faite du climat qui entoure cette entreprise, un surintendant est bien habitué à ce genre de travaux. D'ailleurs, entre 1867 et 1896, les tâches de l'officier en charge d'un canal sont sensiblement les mêmes que lors de la période précédente; J.G. Sippell avait établi, si l'on peut dire, des descriptions de tâches qui ont perduré au point de devenir des institutions; que ce soit au niveau du quotidien ou du saisonnier, l'action d'un surintendant est, en grande partie, pré-déterminée. Ici et là, bien sûr, il arrive que des fonctions additionnelles lui soient confiées. Ainsi, en 1870, on demande au surintendant du canal Chambly d'exercer, en quelque sorte, les fonctions de capitaine du port de Saint-Jean. À ce titre, il doit superviser l'occupation des quais, imposer des droits d'utilisation de ces quais, veiller à ce qu'ils ne soient pas obstrués par de la marchandise et imposer, si nécessaire, des amendes[77]. Mais un tel arrangement n'est pas réaliste. Le surintendant ne peut effectuer cette tâche de façon assidue, étant retenu trop souvent à Chambly. En 1872, on cherchera donc un capitaine de port à temps plein.

En ces temps de trouble économique et de malaise social, le poste de surintendant n'est pas toujours de tout repos. Nous avons dit, plus haut, qu'il était fréquemment la cible d'accusations et de dénonciations de toutes sortes. Le pouvoir discrétionnaire qui est le sien, dans le choix des journaliers, soulève, il va sans dire, haines et jalousies. En 1878, le ministère met un terme à cette prérogative du surintendant: les ouvriers payés à la journée, tels les aides-éclusiers, seront nommés par le ministère; mais, à la recommandation du bureau de Montréal, l'annonce de cette nomination sera faite à l'employé par le surintendant. Voici pourquoi:

> Notice of such appointment should be given to the party so appointed not directly to himself but through the Superintending Engineer and Local Superintendents. It is found that when lock or bridge laborers receive official letters, of appointment directly from the Department, the Local Superintendents have much less control over them and more difficulty in enforcing orders.[78]

Autre facteur qui contribua à ébranler l'autorité des surintendants: la xénophobie des populations, surtout en milieu campagnard. On acceptait très mal, en effet, qu'un étranger s'empare d'un poste au détriment des locaux. La crise exacerba, bien sûr, ce sentiment: le rare travail disponible dans une région devait profiter exclusivement aux ouvriers de cette région. En 1879, lorsque le surintendant Ouimet fut destitué pour raison de fraude, le poste fut confié à un étranger, Cornelius Ulrich. Ouimet, on le sait, n'avait pas que des amis dans la région de Chambly; plusieurs voulaient sa tête. Mais l'arrivée dans la place d'un "charretier allemand" souleva un tollé de protestations et le journal *La Patrie* s'opposa vivement à ce choix[79].

De la même façon, le remplacement du surintendant de Saint-Ours provoqua des affrontements dès 1885, avant même la résignation officielle du titulaire, qui n'eut lieu qu'en 1888. La protection politique, ou patronage, était évidemment omniprésente à l'époque, surtout dans de tels débats. Nous aurons l'occasion dans le prochain chapitre d'analyser

Maison et bureau du surintendant de l'écluse Saint-Ours, sur l'île d'Avard, en 1903.

ce phénomène très important. Pour le moment, contentons-nous de dire que les politiciens de l'époque non seulement appuyèrent puissamment les vues xénophobes des villageois et autres habitants d'une région, mais qu'ils refusèrent même de recommander la nomination d'étrangers, condition alors essentielle à l'embauche d'un travailleur. À Saint-Ours, en 1885, l'ingénieur-surintendant, fidèle à sa politique de compétence, aurait voulu confier la succession du surintendant Larue à un employé très expérimenté du canal Lachine; Alfred Coderre, le candidat local, était navigateur sur le Richelieu et originaire de Saint-Ours. Il ne possédait, par contre, aucune expérience au niveau du fonctionnement ou de l'administration d'un canal. Cependant, fort de l'appui officiel du député du comté de Richelieu, monsieur L.-H. Massue, qui insistait pour dire que "he would not consent to recommend the appointment of anyone outside his country", Coderre sortira gagnant de cet affrontement[80].

Au chapitre des traitements, les surintendants auront recours, tout au long de ces décennies, aux sempiternelles requêtes et pétitions afin d'obtenir les hausses désirées. À Chambly, ces démarches vaudront au surintendant quelques faibles bénéfices; en 1867, outre une allocation de logement de 100 $, son salaire était de 1000 $. Il sera porté successivement à 1100 $ en 1876, 1200 $ en 1883 et 1800 $ en 1886. Il restera d'ailleurs à ce niveau jusqu'à la fin de la période. Cette dernière augmentation, assez substantielle même si le montant mentionné comprend l'allocation de logement, coïncide par ailleurs avec l'embauche au poste de surintendant du canal Chambly de l'ex-député régional, R.B. Benoit[81]. Y aurait-il une relation de cause à effet dans cette affaire?

Pour sa part, le surintendant de l'écluse Saint-Ours sera beaucoup moins heureux dans ses appels et, cette fois, même ses appuis politiques n'y pourront rien. En 1867, son salaire était de deux dollars par jour, soit un traitement annuel de 730 $. Vingt-cinq ans plus tard, en 1892, ce montant est toujours le même. La cause fondamentale de cette

anomalie, c'est qu'aux yeux du ministère, le surintendant de l'endroit est en fait un simple éclusier effectuant en plus quelques petits travaux administratifs[82]. En outre, on considère que l'écart salarial dont il souffre est plus que compensé par d'autres bénéfices:

> The Superintendent of St. Ours Lock, besides his salary of $ 730 per annum, is provided with a residence which is erected on Government land, between the Lock and the dam. A portion of this building is set apart for an office wherein he keeps all his books, papers, records and correspondence and which is lighted and heated at Government expense and kept open the year around, the same as on all the other canals.[83]

En ces temps, toutefois, l'on se réservait le droit d'accorder à des employés particulièrement estimés des gratifications spéciales non prévues par les règlements. Ainsi, lorsque Lévi Larue résigna enfin des fonctions de surintendant de l'écluse Saint-Ours, en 1888, le gouvernement souligna ses 30 années de service à ce poste en lui créditant cinq années supplémentaires de travail; son allocation de retraite serait donc calculée sur une base de 35 années d'ancienneté[84].

Éclusiers et pontiers

Les éclusiers, nous le savons, auront tous, à la fin de cette période, leur maison fournie, avec, en annexe, une cuisine d'été; un petit terrain, assez vaste pour y jardiner, leur est aussi accordé, le tout entouré d'une clôture. Pourquoi les éclusiers, et les pontiers par la suite, ont-ils droit à une telle générosité?

> The trade for the past year was greater than any former season; for days and weeks, the locks were taxed to their full capacity. It therefore now becomes necessary that the lockmasters should be provided with lodgings at the lock more or less delay being caused from the necessity of their leaving the locks to go from a half to three-fourths of a mile to get their meals.[85]

Les éclusiers en titre sont des employés permanents; au cours de cette période, par conséquent, si l'on fait exception du bref moment en 1892 où le ministère songea à abolir les postes permanents, la grande préoccupation des éclusiers est d'ordre salarial.

De 300 $ en 1867, ce salaire fut porté à 365 $ annuellement juste avant la crise de 1873[86]. En août 1881, bien sûr lors d'une maigre relance économique, nouvelle hausse à 38 $ par mois, soit un salaire de 456 $ par an[87]. Ce niveau sera d'ailleurs gardé jusqu'à la fin de la période. L'éclusier en poste à Saint-Jean bénéficiait d'un traitement spécial. En tant que percepteur adjoint, il recevait du ministère du Revenu intérieur 200 $ par année; en qualité d'éclusier, par ailleurs, on lui octroyait un salaire de 400 $ en 1873. Pourquoi ce privilège? Parce que, isolé à cette extrémité du canal, il est davantage un adjoint au surintendant qu'un éclusier:

Within a space of 500 feet stand the Guard Lock, the Northwest and Atlantic Railway bridge, the Jones' foot passenger and carriage bridge and the Langelier's bridge. Partly owing to the proximity of these structures to each other and to the narrowness of the Canal at Jones' Bridge, jams frequently occur, necessitating prompt and decisive action on the part of the lockmaster.[88]

L'éclusier J. Lynch devant sa maison à l'écluse nº 4 du canal Chambly, en 1929. (Archives publiques Canada, PA-85660.)

Quant aux aides-éclusiers, ils furent bien davantage ballottés durant toutes ces années. Embauchés et licenciés au gré des conjonctures économiques, l'incertitude était leur lot. Nous ne rappellerons pas en détail les hauts et les bas de leur activité aux canaux. Parfois presque absents des écluses, ils réapparaissaient en de meilleures circonstances, plus ou moins nombreux, selon les écluses et les restrictions; en 1878, neuf seulement sont gardés[89], tandis qu'en 1886, ils sont suffisamment nombreux pour former deux équipes de relève; avec les éclusiers, ils s'organisent alors en trois quarts de service, chaque équipe oeuvrant durant huit heures. La rotation ou l'alternance des quarts est, bien sûr, instituée. De cette façon, le canal Chambly peut fonctionner sans arrêt, 24 heures par jour, comme la reprise économique du moment l'exige[90]. Dès que possible d'ailleurs, l'on reviendra à ce système des

quarts qui, de toute évidence, constitue la clef opérationnelle des canaux, ce mode d'opération fonctionnel que J.G. Sippell souhaitait tant pouvoir instaurer durant les années 1850 et 1860[91].

Contrairement à son collègue éclusier permanent, l'aide-éclusier était donc à la merci de chaque nouvelle journée. Son nom de journalier d'ailleurs ne veut, à toutes fins pratiques, pas dire autre chose. Ainsi, tombé malade, cet ouvrier devra, pour conserver son emploi, trouver lui-même son remplaçant et le payer de sa poche pour la durée de sa maladie[92]. En outre, et à l'instar des autres journaliers, l'aide-éclusier était suspendu au fil du patronage politique. Point d'engagement si les bonnes grâces du député local ne consentent à vous appuyer. Point de longue carrière, non plus, si l'adversaire politique prend le pouvoir. Pareillement, même si depuis mars 1878 un surintendant n'avait plus la prérogative d'embaucher les journaliers, il était impensable d'obtenir de l'emploi à un canal sans l'assentiment de cet officier responsable. Et le bureau de Montréal connaissait ces pratiques; il s'y prêtait d'ailleurs de bonne grâce. Voici, par exemple, qu'il faut choisir un nouvel aide-éclusier à l'écluse de Saint-Ours; le secrétaire du bureau des canaux écrit au surintendant local, en 1883:

> Je suis chargé de vous transmettre pour rapport la lettre officielle Nº 60791 donnant les noms de différentes personnes qui ont fait application au Département pour remplir la place devenue vacante par la mort de Joseph Lachambre, aide-éclusier à l'Écluse St. Ours, demandant laquelle de ces personnes est la mieux qualifiée pour la dite charge. Il serait prudent d'obtenir aussi l'opinion du membre fédéral qui a le contrôle de ces nominations.[93]

Face à cette dernière recommandation, tout espoir de recruter l'ouvrier le plus compétent s'estompe et la machination s'éclaire.

Un changement de surintendant, à un canal, pouvait également entraîner le départ de plusieurs aides-éclusiers ou autres journaliers. En ces temps de patronage, les surintendants s'entouraient habituellement de fidèles, eux aussi, et il va de soi que leur disparition constituait une menace quasi fatale pour leurs favoris. Si l'on en croît le journal montréalais *La Patrie*, par exemple, le congédiement du surintendant Louis Ouimet au canal Chambly, en mai 1879, aurait eu de graves conséquences pour plusieurs de ses ouvriers: "Dix ouvriers subalternes travaillant sur le même canal ont été mis à la porte sans qu'il y eut de plaintes contre eux."[94]

Assez curieusement, cependant, les salaires des aides-éclusiers et de leurs homologues permanents, sur une base quotidienne, évidemment, ont à peu près toujours été égaux. En 1867, nous l'avons démontré, l'éclusier gagne 300 $ par année, avec en sus, une maison fournie ou une allocation de logement de 50 $. Simultanément, son adjoint, à raison de 90 cents par jour, touche 210 $ pour une saison de 219 jours. En 1871, le salaire du journalier atteint un dollar et ce, sur tous les canaux[95]. En mai 1882, enfin, à la faveur d'un répit momentané dans la récession, l'aide-éclusier obtient 1,25 $ par jour[96]. Or les 456 $ annuels gagnés par l'éclusier correspondent exactement à ce taux quotidien.

En 1888, pour des raisons de commodité administrative, le ministère change sa base de calcul: dorénavant, permanents et adjoints verront leur salaire reporté sur un taux mensuel, ce qui ne modifie en rien leur traitement: ainsi l'éclusier touchera 38 $ par mois, soit 456 $ annuellement, et les aides-éclusiers aussi 38 $ par mois, mais durant sept mois[97]. Cela s'explique par le fait que les aides-éclusiers, en principe des journaliers, sont en fait embauchés pour toute une saison de navigation. Cette mise au point était nécessaire pour comprendre le nouveau langage administratif du ministère des Chemins de fer et Canaux. Le bilan du personnel des canaux, dressé en 1892, utilise en effet le taux mensuel de salaire; les éclusiers, aides-éclusiers, pontiers et aides-pontiers apparaissent, dans ce bilan, sur la base commune de 38 $ par mois[98].

Pourquoi cette parité de base? Surtout à cause de la compétition provenant des entrepreneurs privés, particulièrement bien sûr en période de relance économique. D'ailleurs les ingénieurs-surintendants des canaux font souvent état de ce facteur. L'augmentation de salaire accordée aux journaliers en 1871 n'avait pas d'autre cause:

> The Lock Laborers will have to be paid at the rate of one dollar per day as there is now great difficulty in getting good men for less. The contractor is paying even more than that for ten hours work, and these men must be on duty the entire 24 hours.[99]

Jusqu'à la fin de cette époque, cet argument sera souvent invoqué. Le jeu de l'offre et de la demande, en période favorable, constituait un atout pour les journaliers.

Le cas de l'écluse de Saint-Ours est toujours assez particulier. Le surintendant y est en même temps éclusier et les deux éclusiers ne sont en fait que des aides. En 1872, Sippell crée un précédent en les engageant à l'année: leur salaire est de 300 $, le même que les éclusiers en titre du canal Chambly: "I consider them, taking all things into consideration, the best paid Laborers on this division of the Canals, only those on the Lachine Canal, who are allowed house rent, being as well paid."[100]

Plus encore, dès 1877, ces aides-éclusiers recevront 1,25 $ par jour, sans compter une allocation de logement de cinq dollars par mois[101]; ce n'est pourtant qu'en 1882 que leurs confrères du canal Chambly atteindront ce plateau. En 1892, le tableau du personnel de l'écluse montre, outre le surintendant, deux éclusiers et deux aides, tous placés sur une base salariale de 38 $ par mois. Les deux premiers, engagés à l'année, reçoivent toujours une allocation de loyer de 60 $ par année[102].

Nous aurions tout aussi bien pu aborder ensemble les pontiers et les éclusiers. En effet, exception faite des opérations mécaniques qui leur sont propres, les ouvriers de ces métiers sont assujettis aux mêmes conditions de travail et de vie, soit celles des employés permanents. Les aides-éclusiers et les aides-pontiers ont en commun les conditions de travail et de vie des journaliers.

Le salaire d'un pontier, en 1867, était de 280 $ contre 300 $ pour l'éclusier. L'augmentation de traitement accordée à ces permanents en avril 1873 établira la parité pour ces deux groupes: 365 $ par année[103].

En 1892, répétons-le, ils seront tous sur la base de 38 $ par mois, y compris les aides-pontiers.

À la fin de la période que nous étudions, les pontiers auront tous leur maison, avec cuisine en annexe, ainsi qu'une logette de garde. Les éclusiers, évidemment, auront été servis les premiers et beaucoup plus tôt. Au chapitre des auxiliaires, les aides-pontiers seront toujours engagés plus parcimonieusement, au canal Chambly, que les aides-éclusiers; la tâche de pontier en elle-même ne nécessitait pas, croyait-on, d'assistance, sauf dans certaines circonstances, lorsque, par exemple, le canal était fréquenté 24 heures par jour ou encore durant les périodes de très forte utilisation du canal. De la même façon, les premiers ouvriers à être licenciés, lors de périodes récessives, étaient habituellement les aides-pontiers.

Logette et maison du pontier au pont nº 9 du canal Chambly, en 1934. (Archives publiques Canada, C-70830.)

Par ailleurs, certains ponts, de par leur situation, occasionnaient un travail et une surveillance plus soutenus; des adjoints leur étaient fournis plus volontiers:

> When there is much navigation, it is no doubt necessary that the keepers of a few of the Bridges such as those on the Main Highway at Chambly and Ste. Thérèse Mills, and on the side road from Chambly Canton to the Railway Station should have the assistance they require.[104]

Ajoutons, en passant, que le choix d'un homme pour combler un poste de pontier était souvent dicté par des considérations géographiques. C'est un facteur que nous avons d'ailleurs rencontré lors de l'engagement de l'opérateur du bac de l'île Sainte-Thérèse. Mais il se présente plus souvent chez les pontiers; ainsi ce père qui prend la relève de son fils en 1887 au pont nº 1, le long du canal Chambly:

> Mr. J.C. Daigneault has ceased to act as bridge keeper; he has been replaced temporarily by his father, Mr. Cyrille Daigneault. The latter is highly recommended by Mr. Benoit the Superintendent.
>
> He is 44 years of age, a strong and active man, well qualified to fill the position; in fact he is the only one who could attend to this bridge as he lives in close proximity to it; otherwise, it would be necessary to purchase a piece of land and build a house for another man.[105]

Des raisons identiques expliquent d'ailleurs pourquoi le gouvernement, en 1863, accepta d'embaucher Charlotte Dubuc comme responsable du pont nº 7 à la place de son défunt mari; elle conserva son poste pendant 20 ans et prit sa retraite en 1883[106]. Ce n'est pas non plus le seul exemple que nous ayons d'une femme travaillant en cette capacité au canal Chambly; à l'été de 1873, lorsque le pontier Edson décéda, madame L.H. Carpenter, sa brue, fut mise en charge du pont[107]. Il semb'e cependant que l'emploi de femmes à de telles fonctions n'était guère apprécié, en 1883, par le nouvel ingénieur-surintendant de l'époque, E.H. Parent. Cela, sans doute, ne respectait pas les critères de compétence qu'il s'évertuait alors à faire accepter: "It is an anomaly to have on Canal Works a woman to do a man's duties."[108]

Le sujet des pontiers nous fournit, en outre, l'occasion d'élucider une dernière question. Nous savons qu'à l'instar des éclusiers, les pontiers devaient, durant les mois d'hiver, se rendre quotidiennement travailler aux ateliers du canal, à Chambly. Plusieurs pontiers, toutefois, demeuraient assez loin de ce lieu de travail et, semble-t-il, ils ne possédaient pas de chevaux; on peut, dès lors, imaginer leurs problèmes de transport. En 1885, six pontiers du canal Chambly adressèrent une pétition au surintendant; ils demandaient d'être voiturés au travail alléguant qu'ils résidaient respectivement à six, cinq, quatre, trois et demi, trois et deux milles des ateliers. Cette proposition ne fut pas acceptée; on préféra leur allouer un temps de marche plus ou moins long, selon l'éloignement de chacun[109]. Mais dix ans plus tard, en 1895, E. Marceau, nouvel ingénieur-surintendant, n'acceptait pas cette solution; non seulement les gardiens de pont, même les plus éloignés, doivent-ils venir travailler aux ateliers durant l'hiver, mais tous doivent y être à la même heure: "Nous payons pour une journée entière, il est simplement

juste d'exiger au moins 9 heures de travail. Vous voudrez donc bien les prévenir d'avoir à se rendre aux ateliers à 7.30 du matin."[110]

Avant de quitter le domaine des métiers de base, il convient de souligner certaines normes ou directives qui viennent, au cours de cette période, éclairer davantage encore la vie et le travail des ouvriers du canal:

- à compter de 1887, les employés permanents reçoivent la permission d'utiliser l'huile du canal pour éclairer leur demeure; un seul fanal peut cependant s'abreuver à cette source [111];
- tout employé qui ne paie pas ses dettes légitimes et se fait saisir perdra sa place car "ces saisies", dit-on, causent des embarras et établissent une mauvaise réputation pour le corps des employés publics, dont le salaire n'est pas saisissable"[112];
- avant 1889, un employé permanent malade se faisait remplacer par une personne approuvée par le Surintendant, et ce remplaçant était payé à même le fonds des Réparations, le salaire du permanent étant alors "porté au Staff". À partir de 1889, cette "coutume tout à fait irrégulière" sera interdite: "Tout employé permanent malade devra en avertir le surintendant qui le fera remplacer pendant sa maladie par un homme qualifié, et le permanent sera obligé de payer le dit remplaçant tout le temps qu'il sera ainsi remplacé." Toutefois, tout employé absent de son travail pour cause de blessures ou maladie contractées au service du canal se verra accorder une indemnité par le ministère[113];
- un ouvrier travaillant le dimanche est payé "temps double"; en 1886, cette norme est déjà coutumière. "Quant aux jours de fêtes religieuses de semaine, ou autres fêtes dites légales, ils sont considérés comme jours ordinaires et ne comportent pas temps double";
- un permanent ou journalier travaillant la nuit est payé temps double, et ce dès avant 1886[114].

Métiers et travaux connexes

Autour du surintendant, des éclusiers, des pontiers et de leurs aides, travaillent d'autres personnes; celles-ci offrent une foule de services auxiliaires et contribuent, à leur façon, à la bonne marche de la navigation commerciale. Deux de ces services n'ont rien à voir pourtant avec le ministère des Chemins de fer et Canaux.

En premier lieu, le percepteur des droits de navigation. Il relève, nous le savons, du ministère du Revenu intérieur. Deux percepteurs sont postés au canal Chambly, un seul à Saint-Ours. Parfois à Saint-Jean, et à Saint-Ours surtout, les tâches d'éclusier et de percepteur étaient confiées à un même homme; au début des années 1870, cependant, J.G. Sippell entreprend de dissocier ces fonctions[115]. Après entente avec le ministère du Revenu intérieur, néanmoins, Sippell consentira à ce que l'éclusier de Saint-Jean exerce aussi les fonctions de percepteur adjoint; ce cumul lui vaudra un salaire global de 600 $ par année. Le percepteur en chef, pour sa part, reçoit un traitement annuel de 850 $ du ministère du Revenu[116].

Matériellement, voici comment étaient installés les trois percepteurs en poste sur le Richelieu en 1884:

> At Chambly, the Collector and Superintendent each occupy one half of a building erected as a canal office by this Department. In May 1882, an office was fitted up for the Collector at St. Johns in a building purchased by this Department from Mr. Pierce, who had erected it on Government ground leased to him. The remainder of the building is used as a store house for canal tools and plant by the Superintendent. This Collector formerly had an office in a Government building which was destroyed during the great fire. At St. Ours, the Collector has a temporary office during season of navigation in the Lock house.[117]

Quant au capitaine de port, ou *harbour master*. nous avons vu que sa tâche était de superviser l'occupation des quais, à Saint-Jean, d'y maintenir l'ordre, d'éviter que des marchandises n'y soient entassées pêle-mêle; il avait l'autorité de servir des amendes à ceux qui ne respectaient pas les règlements du port et aussi de charger des frais d'occupation aux marchands ou navigateurs qui utilisaient des portions de quai pour ranger leurs denrées.

Bureau du canal Chambly situé le long des quais, à Saint-Jean, en 1914. (Archives publiques Canada, PA-85727.)

En 1870, J.G. Sippell chargea le surintendant du canal Chambly d'effectuer cet ouvrage lors de ses fréquentes visites à Saint-Jean[118]. En fait, l'ingénieur-surintendant jugeait cette fonction inutile mais les habitants de Saint-Jean, les marchands surtout, réclamaient un tel service d'ordre[119]. Bientôt, cependant, il devint évident que le surin-

tendant n'avait aucun moment à consacrer à ce travail de surveillance et il fallut envisager l'embauche d'un nouvel employé. C'est encore une fois Sippell qui détermina le rôle et les tâches qu'un tel constable devrait remplir dorénavant:

> The Collector of Tolls should be the person to make the Collections; the Harbour Master acting as his assistant could take the names of all vessels, give them berths at the wharf and report them to the Collector of Tolls; he could also maintain order and see that all freights are removed within, say, 48 hours after landing or otherwise pay a small daily tax as wharfage rent.[120]

Toutefois, le gouvernement adopta un autre arrangement; le percepteur ferait la collecte des droits de passage et le capitaine du port, celle des droits de quayage, en plus, bien sûr, de se charger des tâches de surveillance et de contrôle mentionnées plus haut[121]. Trois ministères fédéraux se retrouvaient donc côte à côte, le long des quais à Saint-Jean: Chemins de fer et Canaux, Revenu intérieur et Marine et Pêcheries, de qui dépendait le capitaine de port suite à une décision gouvernementale. Dans les années 1880, c'est en vain que l'ingénieur-surintendant Parent mena campagne afin de faire passer le capitaine du port de Saint-Jean (et ses revenus) sous l'autorité du surintendant du canal Chambly et, partant, du ministère des Chemins de fer et Canaux[122]. Notons que ce capitaine du port, en 1882, recevait un salaire annuel de 400 $; cette même année, les droits de quayage qu'il percevait s'élevaient à 884 $; une balance de 484 $ rejoignait ainsi les coffres du Receveur général du pays[123].

Le halage des bateaux, nous l'avons dit, était surtout effectué, au canal Chambly, par des charretiers; durant la période précédente, ces hommes avaient une liberté d'action relativement complète et peu de règlements venaient entraver cette autonomie. Les ententes concernant le touage liaient seulement les charretiers et les propriétaires (ou capitaines) de bateaux. L'administration du canal était à peu près absente de ce domaine.

En 1878, le surintendant du canal Chambly porta plainte contre plusieurs charretiers de halage dont les agissements inconsidérés et répétés causaient de graves désordres; en outre, expliquait-il, rien dans les règlements des canaux n'est en mesure de remédier et de contrer ces abus: les chevaux galopent sur chemins et ponts, piétinent les terrains privés pendant que leurs propriétaires chahutent et menacent même les employés du canal.

Le bureau des canaux de Montréal émit alors les règlements suivants:

(1) tout haleur devra se procurer un permis annuel pour chaque cheval qu'il utilisera aux fins de halage; ce permis coûtera quatre dollars;
(2) tout haleur qui n'obéira pas aux ordres du surintendant, ou de son représentant, se verra retirer ses permis;
(3) jusqu'à ce que ces permis soient disponibles, quiconque refusera d'obéir aux directives du surintendant ne pourra haler de bateaux le long du canal.[124]

En outre, on embaucha Olivier Deschamps à titre de responsable du touage au canal; cet employé saisonnier était payé un dollar par jour[125].

Encore une fois, l'affaire prit de l'ampleur et, inévitablement dirait-on, se politisa. Le journal *La Patrie*, organe du parti libéral fédéral, attaqua à fond de train:

> Les charretiers du canal de Chambly ont été forcés de payer une licence de 4 $ pour chaque cheval qu'ils employaient au remorquage des bâtiments. Mais il paraîtrait que cette licence n'était payée que par les charretiers libéraux et qu'on accordrait aux conservateurs le privilège de travailler et de récolter le prix de ce travail sans payer aucune licence. Voilà bien la justice des Tories. Ils taxent leurs adversaires politiques et ils oublient de faire payer leurs amis.[126]

Le bruit et la fureur eurent raison des permis et, bientôt, les charretiers reprirent leurs désordres, leurs intimidations et leurs violences même. L'ingénieur-surintendant Parent pressa une fois encore le gouvernement d'intervenir en rédigeant et en faisant appliquer une liste de règlements très sévères: un haleur par paire de chevaux, aucun haleur de moins de 15 ans, obéissance absolue aux règlements et aux ordres du surintendant sous peine d'arrêt du bateau toué, aucun langage abusif et ordurier. En outre, Parent avait bien compris que "the teamsters engaged in towing being employees of the vessels or barges, the master or owners should, by right, be held responsible for any infraction to these regulations". Une amende de 40 $ fut donc proposée à l'intention de ces propriétaires ou responsables de bateaux[127].

Abri pour chevaux de halage à l'entrée nord du canal Chambly (Chambly Bassin), en 1911.

De toute évidence, les suggestions de Parent n'eurent pas de lendemain. L'année suivante, en effet, des charretiers assaillaient des employés du canal et l'anarchie régnait plus que jamais. E.H. Parent ne pouvait alors que réclamer à nouveau des règles strictes: "There is no clause in the canal regulations now in force restricting the unlimited liberty of action now enjoyed by the teamsters on the canal and the Suprintendent is powerless to check their scandalous conduct or foul language."[128] Ses voeux ne se sont pas réalisés, du moins au cours de cette période. Comment expliquer alors, compte tenu de ce climat de violence, que Parent, au cours de cette même année 1888, accède à une requête des charretiers et fait construire à chaque extrémité du canal Chambly des abris pour leurs chevaux? Ces hommes ne sont même pas des employés du canal[129]!

À Saint-Ours, durant les mêmes années, on songe à introduire le halage par chevaux. L'idée avait été lancée par le surintendant Larue en 1878[130], puis appuyée par des navigateurs[131], et enfin acceptée au printemps de 1880 par le ministère[132]. Vu le manque d'espace de manoeuvre, ce halage s'effectuera par l'entremise de deux rouets de poulie, un à chaque extrémité de l'écluse, comme cela se pratique d'ailleurs à l'écluse de Sainte-Anne[133]. À noter qu'au départ, l'ingénieur-surintendant Parent avait prévu que les propriétaires de bateaux auraient le choix d'employer comme haleur qui bon leur semblerait[134]. Mais il appert que l'on changea vite d'idée là-dessus, peut-être suite aux conflits qui secouaient le canal Chambly. Dès le début des années 1880, en effet, le halage à l'écluse prit l'aspect d'un privilège qui était accordé à un

Atelier de menuiserie et scierie du canal Chambly, en 1904. (Archives publiques Canada, PA-85606.)

individu possédant des chevaux, un homme sobre, qualifié et "bien recommandé" par le député local, J.B. Labelle[135].

Les ateliers du canal Chambly permettaient d'effectuer des travaux de réparation, et même de construction, sans recourir aux longs, coûteux et inexpérimentés services d'ouvriers de l'extérieur. Nous savons que, durant l'hiver, les employés permanents du canal, de plus en plus recyclés et spécialisés, animaient ces ateliers.

À la fin des années 1860, la bâtisse servant d'atelier est située à l'est de l'écluse nº 8 (écluses combinées) et elle sert à peu près à tous les travaux usuels. En 1883, on érige un nouvel atelier, situé cette fois entre les écluses nºs 6 et 7, du côté est du canal; nettement axée sur le travail du bois, cette bâtisse servira surtout aux menuisiers. Quant à l'ancien atelier, il servira un temps d'entrepôt à ciment avant d'être démoli et reconstruit, en 1886, à proximité du nouvel atelier de menuiserie. Là encore, il sera utilisé comme entrepôt[136]. En 1888, une chambre à moteur de 28 pieds sur 20 pieds fut adjointe à l'atelier de menuiserie et, deux ans plus tard, on allongea le bâtiment de 26 pieds afin d'y installer un équipement très moderne de menuiserie dont une planeuse grand format; l'atelier atteignait donc alors une dimension totale de 160 pieds sur 30, sans compter la chambre à moteur[137]. Et le confort durant l'hiver dans cette grande bâtisse?

> That portion of the workshop where the carpenters are working is heated by means of iron pipes supplied with steam from the engine room and act as exhaust for the boiler. When the engine is not running, then the steam is supplied direct to the heating apparatus by a separate pipe, thus giving an uniform temperature and doing away with wood or coal stoves, which are a great source of danger.[138]

Sitôt la chambre à moteur construite, en 1888, on embaucha un ingénieur-mécanicien; son rôle était non seulement de veiller à l'entretien du moteur mais aussi à la bonne condition de l'outillage de l'atelier; d'abord engagé à la saison, il fut bientôt utilisé à l'année longue, à raison de 75 $ par mois[139]. Quant aux menuisiers surnuméraires dont on avait parfois besoin, ils étaient payés 1,75 $ par jour au canal Chambly en 1886[140].

Dans le cadre de la mise sur pied des ateliers du canal Chambly, une boutique de forge fut aussi aménagée en 1888. Il y avait longtemps qu'un tel atelier était souhaité car les travaux entrepris au canal nécessitaient presque toujours l'intervention du forgeron; durant l'année fiscale 1886-1887, par exemple, une somme de 2366 $ avait été payée aux forgerons des environs de Chambly pour divers ouvrages[141]. Cette boutique de forge fut d'abord aménagée dans l'entrepôt (et ex-atelier du canal); il s'agissait d'une bâtisse de bois de 45 pieds sur 20, située, répétons-le, à proximité de l'atelier de menuiserie. Le 18 janvier 1890, cette baraque était détruite par le feu; la reconstruction fut entreprise sur le champ et le 1er mars, une nouvelle boutique était en place. Mesurant 40 pieds sur 26, elle était dotée d'un plancher de ciment et d'une toiture métallique; un équipement plus moderne y fut installé et, grâce à un câble de transmission, l'énergie motrice de l'atelier de

menuiserie y fut transmise[142]. Un projet de moulin à scie fut toutefois remis à une date ultérieure. Jusqu'à la fin de la période, il n'y aura pas de forgeron à plein temps au canal Chambly; Charles Trudeau, aide-éclusier à l'écluse nº 3, et forgeron de métier, se chargera d'opérer la forge quand besoin il y aura[143].

Atelier de forge du canal Chambly, en 1904. (Archives publiques Canada, PA-85607.)

Toujours à la même époque, l'électricité fit son apparition et il fut très vite décidé de mettre les canaux du Richelieu à l'heure de cette grande innovation technique. Une station électrique fut érigée à un mille et demi des ateliers au début des années 1890; peu après, un moteur électrique de 25 c.v. était installé aux ateliers:

> Le système électrique est maintenant au complet sur le canal de Chambly. L'éclairage tant à l'intérieur qu'à l'extérieur, à Chambly et à St. Jean, donne une grande satisfaction. Les ateliers sont éclairés par l'électricité et les machines sont mues aussi par l'électricité. La dépense annuelle ne s'élève qu'à $1765.00 pour Chambly et à $300 pour éclairer l'écluse, le port et les bureaux de St. Jean, en tout $2065.00.[144]

Un électricien est donc engagé en juillet 1891. Employé à l'année, moyennant un salaire de 60 $ par mois, il est logé au second étage de la station électrique, une bâtisse mesurant 31 pieds sur 26[145]. Un aide-électricien sera embauché l'année suivante "because one man cannot be expected to be in attendance almost 24 hours per day". Son salaire sera de 45 $ par mois, durant toute l'année[146].

Diverses autres personnes seront aussi employées à cette époque au canal Chambly, habituellement pour rendre certains services de surveillance et de maintenance.

(1) En 1886-1887, les lignes téléphoniques rejoignirent le canal et l'on engagea Thomas Benoit comme gardien et opérateur de la ligne du canal; cette opération étant faite à partir du bureau du surintendant, à Chambly, on nomma en outre Benoit clerc adjoint du surintendant; son salaire initial de 45 $ par mois fut haussé à 60 $ en août 1890[147].

(2) Le *carbon man* était chargé de l'entretien des 27 lampes électriques qui s'étendaient sur une distance de un mille 3/4, depuis le quai du Bassin, à Chambly, jusqu'à la station électrique, à proximité de l'écluse nº 2. Il veillait aussi au bon fonctionnement du circuit d'ampoules électriques qui éclairaient les ateliers, bureaux et cabanes d'ouvriers. Engagé en septembre 1892, Joseph Daigneault recevait pour son travail un salaire de 40 $ par mois[148]. Notons que jusqu'en 1891, les entrées du canal Chambly étaient éclairées au moyen de réverbères; des allumeurs étaient donc nécessaires: deux à Chambly (un à Chambly Canton, l'autre à Chambly Bassin) et un à Saint-Jean. En 1875, l'entretien de ces réverbères était laissé aux éclusiers, mais, à partir de 1880, des employés spéciaux furent engagés; Jacques Audet et Gaspard Trouillette à Chambly, en 1891, gagnaient respectivement 150 $ et 100 $ pour sept mois, Audet ayant soin d'un plus grand nombre de réverbères[149].

(3) En 1891, enfin, trois gardiens sont employés au canal. Noël Scott est gardien de nuit aux ateliers depuis 1887; en 1889, il prit charge également de l'entretien intérieur du bureau du canal. Il reçoit 30 $ par mois. Un second gardien de nuit fut ajouté en 1890 aux ateliers; E. Deschamps y est en fonction de 1 h à 7 h du matin. Il est en outre chargé des fonctions de magasinier, qu'il exerce de midi à 7 h du soir, moment où Scott le remplace. Il est payé un dollar par jour. Hormidas Martial, enfin, est considéré comme troisième gardien bien que sa tâche soit à peu près nulle; blessé sérieusement à son travail, lors de la reconstruction de l'écluse de garde de Saint-Jean, en 1886, il fut convenu que le gouvernement, en dédommagement, l'emploierait à cette vague occupation et lui verserait un salaire de 38 $ par mois[150]. Ces trois gardiens sont utilisés durant l'année entière.

À Saint-Ours, bien sûr, une telle prolifération de tâches et de personnes ne pourrait ni survenir ni se justifier. Diverses installations ont tout de même été édifiées: un bureau de perception, servant aussi d'abri de nuit pour les aides-éclusiers (1873)[151], un hangar (1879)[152], un entrepôt (1885)[153], une remise pour portes d'écluse (1886)[154] et un atelier de réparation de 50 pieds sur 25 (1890)[155]. Une petite forge est aussi installée sur l'île et c'est l'aide-éclusier Félix Duval qui l'opère en 1894[156]. Donc, le surintendant Coderre n'a que quatre autres employés sous ses ordres: Félix Duval et Charles Lemay, aides-éclusiers employés toutefois durant toute l'année, William Pouliot et Joseph Comeau, aussi aides-éclusiers, engagés durant les sept mois de navigation. Décidément, Saint-Ours semble destinée à n'être que la dixième écluse du canal Chambly.

Si l'époque 1852-1867 avait été, aux canaux, celle des fondations et de l'élaboration des structures, les années 1868-1896 furent sans contredit celles de l'expansion, de l'édification, du développement. Même une récession économique presque incessante n'a pu stopper cette mutation aussi prévisible que nécessaire. Dorénavant, les canaux du Richelieu fonctionnent, non plus seulement en principe, sur papier ou à l'essai, mais de façon éprouvée et presque toujours contrôlée. La main-d'oeuvre dont a besoin un canal pour opérer efficacement est maintenant connue; de même, les conditions de travail et d'existence de ces travailleurs sont arrêtées, du moins dans l'esprit des gestionnaires gouvernementaux.

Mais cette main-d'oeuvre, si elle a assisté assez passivement à sa mise en normes et en catégories durant ces décennies difficiles, a tout de même appris à connaître non seulement le fonctionnement et les mécanismes d'une entreprise gouvernementale, mais aussi et surtout ses points sensibles et vulnérables. Face à un tel employeur et à des règles si bien établies, l'ouvrier se cherche un appui, un intermédiaire, un moyen de pression. Le député local sera plus qu'heureux de jouer ce rôle selon la règle traditionnelle d'une faveur, un vote. En fait, l'importance du levier politique est connue de l'ouvrier du canal, et de toute la population environnante, dès la période que nous venons d'étudier; c'est un outil, nous l'avons vu, qui a fait ses preuves en plusieurs occasions.

À partir de 1896 s'amorce une toute nouvelle ère au pays: la prospérité revient, mais aussi un nouveau gouvernement, des nouveaux députés, des idées de changement et une guerre. La vie ouvrière aux canaux devra attendre ses prochains soubresauts de ces événements. À leur façon, en effet, ceux-ci vont marquer le travail et la vie de ces fonctionnaires. Les crises ne sont pas toutes économiques.

Vue d'ensemble des ateliers et hangars situés sur l'île d'Avard à l'écluse Saint-Ours, en 1930.

Notes

1 Archives publiques Canada. Division des archives fédérales (ci-après DAF), Collection de l'inventaire général, Nº 8: Archives du ministère des Travaux publics (RG11), Ottawa, 1977, p. 1.
2 Ibid., p. 2.
3 Thomas E. Appleton, Usque ad mare: Historique de la Garde côtière canadienne et des Services de la Marine, Ottawa, Imprimeur de la reine, 1969, p. 269.
4 T. Cole, The Canadian Bureaucracy, a Study of Canadian Civil Servants and other Public Employees, Durham, North Carolina, Duke University Press, 1949, p. 13.
5 Canada. Environnement Canada. Parcs Canada. Région du Québec, Canaux du Québec (ci-après PCQ), letterbooks, 1870-1874, nº 170, J.G. Sippell à Lévi Larue, Montréal, 8 mai 1871.
6 Ibid., nº 270, J.G. Sippell à C. Préfontaine, Montréal, 10 juil. 1871.
7 Ibid., 1874-1876, nº 1039, p. 382-383, J.G. Sippell à F. Braun, Montréal, 25 fév. 1876.
8 Ibid., 1888-1890, L.A. Lesage, à P.B. Benoit, Montréal, 19 avril 1890.
9 R.M. Dawson, The Civil Service of Canada, Londres, Oxford University Press, p. 47.
10 PCQ, letterbooks, 1892-1893, E.H. Parent à C. Schreiber, Montréal, 28 déc. 1892.
11 R. Desrosiers et D. Héroux, Le travailleur québécois et le syndicalisme, Montréal, Éditions de Sainte-Marie, 1966, p. 23.
12 Ibid., p. 22.
13 D. Vaugeois et J. Lacoursière, Canada-Québec, Synthèse historique, Montréal, Éditions du Renouveau pédagogique, 1970, p. 427-428.
14 Ibid., p. 428.
15 PCQ, letterbooks, 1877-1878, G.F. Baillargé, à F. Braun, Montréal, 29 déc. 1877.
16 D. Vaugeois et J. Lacoursière, op. cit., p. 416-417.
17 Sandra J. Gillis, The Chambly Canal: a Structural History of the Locks, Travail inédit nº 170, Ottawa, Parcs Canada, 1975, p. 9-10.
18 PCQ, letterbooks, 1870-1874, nº 325, J.G. Sippell à Lévi Larue, Montréal, 4 août 1871.
19 Ibid., nº 1273, J.G. Sippell à C. Préfontaine, Montréal, 18 avril 1873.
20 Ibid., nº 806, J.G. Sippell à F. Braun, 21 juin 1872.
21 Ibid., nº 1582, J.G. Sippell à C. Préfontaine, Montréal, 30 sept. 1873.
22 Ibid., nº 503, J.G. Sippell à F. Braun, Montréal, 4 nov. 1871.
23 Ibid., nº 175, J.G. Sippell à F. Braun, Montréal, 9 mai 1871.
24 DAF, RG11, vol. 337, nº 61016, Pétition des pontiers du canal Chambly au ministre des Travaux publics, Chambly, 5 fév. 1877.
25 PCQ, letterbooks, 1876-1877, J.G. Sippell à F. Braun, Montréal, 28 juin 1877.
26 Ibid., 1874-1876, nº 1135, p. 618, J.G. Sippell à F. Braun, Montréal, 24 avril 1876.
27 Ibid., nº 397, p. 150, J.G. Sippell à F. Braun, Montréal, 23 nov. 1874.
28 Ibid., 1876-1877, p. 536-537, J.G. Sippell à Francis Chaloux, Montréal, 13 juin 1877.
29 Ibid., p. 820-821, G.F. Baillargé, à F. Braun, secrétaire, Montréal, 17 sept. 1877.
30 Ibid., 1877-1878, p. 266-267, G.F. Baillargé à Louis Ouimet, Montréal, 7 déc. 1877.
31 Ibid., p. 473, G.F. Baillargé à Louis Ouimet, Montréal, 7 janv. 1878.
32 Ibid., 1874-1876, nº 1130, p. 616, J.G. Sippell à F. Braun, Montréal, 14 avril 1876.
33 Ibid., 1877-1878, p. 460, G.F. Baillargé à Louis Ouimet, Montréal, 4 janv. 1878.
34 Ibid., 1874-1876, nº 1200, p. 647, J.G. Sippell à F. Braun, Montréal, 31 mai 1876.
35 Ibid., 1877-1878, p. 144-145, G.F. Baillargé à F. Braun, Montréal, 17 nov. 1877.
36 Ibid., 1878, p. 227-231, G.F. Baillargé: mémoire adressé à un inconnu, Montréal, 18 mai 1878.
37 Ibid., 1876-1877, p. 303-304, J.G. Sippell à F. Braun, Montréal, 9 mars 1877.
38 Ibid., 1878, p. 95, G.F. Baillargé à Louis Ouimet, Montréal, 8 avril 1878.
39 Ibid., 1878-1880, p. 633, J.G. Sippell à J.H. Black, Montréal, 11 sept. 1879.
40 Ibid., p. 488, J.G. Sippell à Louis Ouimet, Montréal, 13 mai 1879.
41 D. Vaugeois et J. Lacoursière, op. cit., p. 431.
42 Ibid., p. 446.
43 PCQ, letterbooks, 1878-1880, p. 536, J.G. Sippell à Cornelius Ulrich, Montréal, 14 juin 1879.
44 Ibid., 1881-1884, p. 36, E.H. Parent, à F. Braun, Montréal, 17 janv. 1882.
45 Ibid., p. 400, E.H. Parent à A.P. Bradley, Montréal, 30 oct. 1882.
46 Ibid., p. 965, E.H. Parent à A.P. Bradley, Montréal, 25 sept. 1883.
47 Canada. Parlement. Sessional Papers, Ottawa, Imprimeur de la reine, 1867-1895 (ci-après Canada. Sessional Papers), 1895, nº 11.
48 PCQ, letterbooks, 1887-1888, p. 727, L.A. Lesage, à P.B. Benoit, Montréal, 21 mai 1888.
49 Ibid., p. 316, E.H. Parent à P.B. Benoit, Montréal, 9 sept. 1887.
50 Ibid., 1880-1881, p. 580-581, E.H. Parent à F. Braun, Montréal, 20 déc. 1880.
51 Ibid., 1881-1884, p. 230, L.A. Lesage à C. Ulrich, Montréal, 29 mai 1882.
52 Ibid., p. 739, L.A. Lesage à C. Ulrich, Montréal, 11 juil. 1883.
53 Ibid., 1884-1887, p. 453-454, E.H. Parent à A.P. Bradley, Montréal, 28 juil. 1885.
54 Ibid., 1878, p. 353, G.F. Baillargé à F. Braun, Montréal, 14 juin 1878; 1880-1881, p. 763, E.H. Parent à F. Braun, Montréal, 20 avril 1881; 1881-1884, p. 225-226, E.H. Parent à F. Braun, Montréal, 25 mai 1882; 1881-1884, p. 562-563, E.H. Parent à A.P. Bradley, Montréal, 31 janv. 1883.
55 Ibid., 1881-1884, p. 288-289, E.H. Parent à A.P. Bradley, 28 juin 1882.
56 Ibid., 1892-1893, p. 872, lettre circulaire de E.H. Parent à neuf aides-éclusiers, Montréal, 1er fév. 1893.
57 Ibid., p. 377-378, E.H. Parent à T. Trudeau, Montréal, 30 juin 1892.

58 Ibid., 1895-1896, p. 526, Ernest Marceau, à P.B. Benoit, Montréal, 6 sept. 1895.
59 Ibid., 1880-1890, p. 288, E.H. Parent à P.B. Benoit, Montréal, 22 juil. 1889.
60 Ibid., 1892-1893, p. 927-928, P.B. Benoit à E.H. Parent, Montréal, 4 nov. 1892.
61 Ibid., 1895-1896, p. 277, E. Marceau, à P.B. Benoit, Montréal, 26 déc. 1895.
62 Ibid., 1888-1890, p. 139, E.H. Parent à A.P. Bradley, Montréal, 16 avril 1889.
63 Ibid., 1887-1888, p. 373-375, E.H. Parent à A.P. Bradley, Montréal, 8 fév. 1888.
64 Ibid., 1888-1890, p. 373-376, E.H. Parent à A.P. Bradley, Montréal, 24 sept. 1889.
65 Canada. Department of Trade and Commerce Dominion Bureau of Statistics (ci-après DTC, DBS), Summary of Canal Statistics, 1848-1936, Ottawa, 1937, p. 27-29.
66 PCO, letterbooks, 1892-1893, p. 379-381, E.H. Parent à T. Trudeau, Montréal, 30 juin 1892.
67 Ibid., p. 380.
68 Ibid.
69 Ibid., p. 380-381.
70 Ibid., p. 381.
71 Ibid., p. 380.
72 Ibid., 1878-1880, p. 330, J.G. Sippell à Andrew Bell, Montréal, 19 fév. 1879.
73 Ibid., 1876-1877, p. 25, J.G. Sippell à ..., Montréal, 7 oct. 1876.
74 Ibid., 1892-1893, p. 379, E.H. Parent à T. Trudeau, Montréal, 30 juin 1892.
75 Ibid., 1887-1888, p. 430-431, L.A. Lesage, à E.H. Parent, Montréal, 26 novembre 1887; 1888-1890, p. 656-657, L.A. Lesage, A. Ducheneau et L.E. Trudeau à E.H. Parent, Montréal, 26 avril 1890.
76 Pour une description plus détaillée des travaux effectués entre 1880 et 1898, voir Sandra J. Gillis, op. cit., p. 10-11.
77 PCO, letterbooks, 1865-1870, nº 1838, J.F. Sippell à F. Braun, Montréal, 18 mars 1870.
78 Ibid., 1877-1878, p. 893-896, 897, G.F. Baillargé, à F. Braun, Montréal, 1er mars 1878.
79 La Patrie (Montréal), 15 mai 1879, p. 2; 21 mai, p. 2.
80 PCO, letterbooks, 1886-1887, p. 580-581, E.H. Parent à A.P. Bradley, Montréal, 11 oct. 1885.
81 Ibid., p. 912, L.A. Lesage, à P.B. Benoit, Montréal, 21 juil. 1886.
82 Ibid., 1870-1874, nº 190, J.G. Sippell à F. Braun, Montréal, 16 mai 1871.
83 Ibid., 1888-1890, p. 171, E.H. Parent à A.P. Bradley, Montréal, 29 avril 1889.
84 Ibid., 1887-1888, p. 784-785, E.H. Parent à A.P. Bradley, Montréal, 9 juil. 1888.
85 Ibid., 1865-1870, nº 1385, J.G. Sippell à F. Braun, Montréal, 24 fév. 1869.
86 Ibid., 1870-1874, nº 1273, J.G. Sippell à C. Préfontaine, Montréal, 18 avril 1873.
87 Ibid., 1880-1881, p. 910, L.A. Lesage, à C. Ulrich, Montréal, 3 août 1881.
88 Ibid., 1887-1888, p. 253-256, E.H. Parent à A.P. Bradley, Montréal, 10 août 1887.
89 Ibid., 1878, p. 120, G.F. Baillargé à Louis Ouimet, Montréal, 12 avril 1878.
90 Ibid., 1886-1887, p. 970, L.A. Lesage à P.B. Benoit, Montréal, 30 août 1886.
91 Ibid., 1893, p. 390, Ernest Marceau, à P.B. Benoit, 12 juin 1893.
92 Ibid., 1878, p. 867, T.W. Harrington, à A.G. Gérard, Montréal, 8 nov. 1878.
93 Ibid., 1881-1884, p. 651, L.A. Lesage à Lévi Larue, Montréal, 30 avril 1883.
94 La Patrie (Montréal), 15 mai 1879, p. 2.
95 PCO, letterbooks, 1870-1874, nº 245, J.G. Sippell à F. Braun, Montréal, 28 juin 1871.
96 Ibid., 1881-1884, p. 230, L.A. Lesage à C. Ulrich, Montréal, 29 mai 1882.
97 Ibid., 1887-1888, p. 577-578, E.H. Parent à A.P. Bradley, Montréal, 10 fév. 1888.
98 Ibid., 1892-1893, p. 392-393, E.H. Parent à T. Trudeau, Montréal, 30 juin 1892.
99 Ibid., 1870-1874, nº 245, J.G. Sippell à F. Braun, Montréal, 28 juin 1871.
100 Ibid., 1874-1876, nº 1296, p. 483-484, J.G. Sippell à William Buckingham, Montréal, 25 juil. 1876.
101 Ibid., 1877-1878, p. 192, G.F. Baillargé à F. Braun, Montréal, 27 nov. 1877.
102 Ibid., 1892-1893, p. 396-397, E.H. Parent à T. Trudeau, Montréal, 30 juin 1892.
103 Ibid., 1870-1874, nº 1273, J.G. Sippell à C. Préfontaine, Montréal, 18 avril 1873.
104 Ibid., 1878, p. 355, G.F. Baillargé, à F. Braun, Montréal, 14 juin 1878.
105 Ibid., 1887-1888, p. 360, E.H. Parent à A.P. Bradley, Montréal, 28 sept. 1887.
106 Ibid., 1881-1884, p. 588-589, E.H. Parent à A.P. Bradley, Montréal, 15 mars 1883.
107 Ibid., 1870-1874, nº 1479, J.G. Sippell à C. Préfontaine, Montréal, 21 juil. 1873.
108 Ibid., 1881-1884, p. 588-589, E.H. Parent à A.P. Bradley, Montréal, 15 mars 1883.
109 Ibid., 1886-1887, p. 455-456, E.H. Parent à A.P. Bradley, Montréal, 28 juil. 1885.
110 Ibid., 1895-1896, p. 527, Ernest Marceau à P.B. Benoit, Montréal, 5 déc. 1895.
111 Ibid., 1887-1888, p. 99, L.A. Lesage à P.B. Benoit, Montréal, 16 mai 1887.
112 Ibid., p. 342, E.H. Parent à P.B. Benoit, Montréal, 30 sept. 1887.
113 Ibid., 1888-1890, p. 330-333, E.H. Parent à P.B. Benoit, Montréal, 10 sept. 1889.
114 Ibid., 1886-1887, p. 1012, E.H. Parent à P.B. Benoit, Montréal, 18 sept. 1886.
115 Ibid., 1870-1874, nº 503, J.G. Sippell à F. Braun, Montréal, 6 nov. 1871.
116 Ibid., nº 1034, John Brennan à J.G. Sippell, Saint-Jean, 26 oct. 1872.
117 Ibid., 1881-1884, p. 1215-1216, E.H. Parent à A.P. Bradley, Montréal, 18 juil. 1884.
118 Ibid., 1865-1870, nº 1838, J.G. Sippell à F. Braun, Montréal, 18 mars 1870.
119 Ibid., 1870-1874, nº 1050, J.G. Sippell à F. Braun, Montréal, 6 nov. 1872.
120 Ibid., 1874-1876, nº 938, p. 128-129, J.G. Sippell à F. Braun, Montréal, 28 oct. 1874.
121 Ibid., 1881-1884, p. 334-335, E.H. Parent à A.P. Bradley, Montréal, 18 sept. 1882.
122 Ibid.
123 DAF, RG43, B1(a), vol. 256, Memorandum respecting collections of Mr. Pinsonneault, Harbour Master, St. Johns, P.Q., 23 october 1882.
124 PCO, letterbooks, 1878, p. 401-403, G.F. Baillargé à F. Braun, Montréal, 22 juin 1878.
125 Ibid., 1878-1880, 3 mai 1879, p. 472-473, J.G. Sippell à Louis Ouimet, Montréal, 5 mai 1879.

126 La Patrie (Montréal), 19 juil. 1879, p. 2.
127 PCQ, letterbooks, 1887-1888, p. 148-149, E.H. Parent à A.P. Bradley, Montréal, 15 juin 1887.
128 Ibid., p. 934-935, E.H. Parent à A.P. Bradley, Montréal, 18 oct. 1888.
129 Ibid., p. 727, L.A. Lesage à P.B. Benoit, Montréal, 21 mai 1888.
130 Ibid., 1878, p. 170, G.F. Baillargé à Lévi Larue, Montréal, 2 mai 1878.
131 DAF, RG63, B1(a), vol. 261, Requête des navigateurs du Richelieu, Saint-Ours, 18 mars 1880.
132 PCQ, letterbooks, 1880-1881, p. 173, E.H. Parent à F. Braun, Montréal, 18 juin 1880.
133 Ibid., p. 213-214, E.H. Parent à F. Braun, Montréal, 15 juil. 1880.
134 Ibid., p. 237, E.H. Parent à Lévi Larue, Montréal, 29 juil. 1880.
135 Ibid., 1888-1890, p. 106, E.H. Parent à A.P. Bradley, Montréal, 5 fév. 1889.
136 Ibid., 1886-1887, p. 1122, E.H. Parent à A.P. Bradley, Montréal, 17 nov. 1886.
137 Ibid., 1890-1892, p. 9-10, E.H. Parent à A.P. Bradley, Montréal, 10 oct. 1890.
138 Ibid.
139 Ibid., 1888-1890, p. 12, E.H. Parent à A.P. Bradley, Montréal, 1 déc. 1888.
140 Ibid., 1886-1887, p. 971, L.A. Lesage à P.B. Benoit, Montréal, 10 août 1886.
141 Ibid., 1887-1888, p. 280-282, E.H. Parent à A.P. Bradley, Montréal, 21 août 1887.
142 Ibid., 1890-1892, p. 9, E.H. Parent à A.P. Bradley, Montréal, 10 oct. 1890.
143 Ibid., 1893, p. 607, E. Marceau à C. Schreiber, Montréal, 26 juil. 1893.
144 PCQ, dossiers divers, Rapport annuel du surintendant P.B. Benoit, 15 août 1893.
145 Ibid., 5 nov. 1891.
146 Ibid., letterbooks, 1892-1893, p. 678, E.H. Parent à T. Trudeau, Montréal, 16 août 1892.
147 Ibid., 1887-1888, p. 243, E.H. Parent à P.B. Benoit, 30 juil. 1887; 1888-1890, p. 865, L.A. Lesage à P.B. Benoit, 25 août 1890.
148 Ibid., 1892-1893, p. 302, E.H. Parent à T. Trudeau, Montréal, 7 sept. 1892; p. 552-553, le même au même, Montréal, 29 sept. 1892.
149 Ibid., 1880-1881, p. 136-137, T.W. Harrington, à F. Braun, Montréal, 15 mai 1880; 1892-1893, p. 192-293, E.H. Parent à T. Trudeau, Montréal, 30 juin 1892.
150 Ibid., 1890-1892, p. 661-663, E.H. Parent à A.P. Bradley, Montréal, 25 sept 1891.
151 Canada, Sessional Papers, 1876, nº 2.
152 Ibid., 1880, nº 6.
153 Ibid., 1886, nº 13.
154 Ibid., 1887, nº 13.
155 Ibid., 1891, nº 10.
156 PCQ, letterbooks, 1894-1895, p. 100, E. Marceau à Alfred Coderre, Montréal, 8 août 1894.

Chapitre V
Emplois politiques et politique d'emploi: 1896-1920

Les quelque 25 années qui constituent le présent chapitre émergent d'une longue période de crise et d'instabilité économique et précèdent, on le sait, une autre ère de grande noirceur, celle de la fin des années 1920. Pourquoi, en passant, ne pas s'être rendu, avec le chapitre que nous abordons, au seuil de la crise de 1929? Un motif documentaire d'abord: notre source historique la plus riche s'éteint en 1920; en effet, les *letterbooks* des canaux du Québec (ces gros livres contenant le double, ou copie, de toute la correspondance émanant du bureau de l'ingénieur-surintendant) ne vont pas au-delà de l'année 1920, et ce, pour des raisons qui nous échappent encore. C'est donc dire que le chapitre qui va débuter en 1920, de par les sources nouvelles qu'il devra utiliser, aura un caractère un peu particulier et nous avons voulu respecter chronologiquement cette spécificité.

La démarcation de 1920 prend aussi appui sur les événements mêmes que nous étudions. D'une part, la question de la réinsertion des soldats sur le marché du travail, et particulièrement aux canaux, nous conduit jusqu'en 1920, au niveau de la réglementation à tout le moins. D'autre part, ce n'est qu'à partir de 1921 que les restrictions budgétaires et administratives du temps du guerre disparaîtront aux canaux, ce qui, nous le verrons, relancera l'embauche et les opérations.

Bien que suspendues entre deux époques à la fois creuses et passablement caractérisées, les années 1896-1920 ne composent pas pour autant un intermède monolithique. Le monde du travail aux canaux suggère de découper ce quart de siècle en trois phases successives: séquelles de la récession (1896-1903), redressement et expansion (1904-1914) et mesures de guerre (1915-1920). Mais avant de procéder à l'analyse documentaire de la période, nous jugeons opportun d'expliquer en quelques pages le phénomène social du patronage politique; la "protection", en effet, marqua profondément le milieu de travail et la vie même des fonctionnaires.

Fonctionnaire et patronage

Le patronage, dans son sens premier, se définit comme "un appui donné par un personnage puissant"[1]. Ainsi compris, c'est un comportement "vieux comme le monde", bien sûr. L'usage du patronage en politique est, également, très ancien; son "institutionnalisation", cependant, remonterait au développement du gouvernement responsable. En ce qui touche les moeurs politiques du Canada, l'héritage est d'abord britannique mais aussi américain:

> The early British tradition of placing friends in office, which was introduced by the colonial governors, was loyally carried out, and it was

> even improved upon by adding to it the contemporary American idea that "to the victor belong the spoils of the enemy". The influence of the latter theory upon the Canadian service has been strong and persistent.[2]

Ce concept politique voulant que le vainqueur ait le droit de disposer à sa guise des dépouilles, ou du butin, du vaincu fut introduit dans la politique fédérale américaine en 1829 par Andrew Jackson, président du pays. Selon cette théorie:

> A place in the public service is held at the absolute pleasure of the appointing authority; it is invariably bestowed from party motives on a party man, as a reward for party services; no man expects to hold it any longer than his party holds power: this gives him the strongest personal reasons for fighting in the party ranks.[3]

Jackson pouvait d'autant mieux appliquer de tels principes qu'il les appuyait sur une idée aussi nouvelle que personnelle: une longue jouissance du pouvoir est néfaste pour une fonction publique; seule l'alternance dans un poste peut empêcher les abus de pouvoir du titulaire de ce poste. Cette idée reposait elle-même sur deux postulats: il ne fallait aucune aptitude spéciale pour occuper un emploi dans la Fonction publique; par conséquent, il était ouvert à tous. En second lieu, personne n'a plus de droits à l'égard d'un poste que quiconque:

> The public owned the Government and it therefore had a right to pass the offices around. Efficiency might necessitate permanence, but equality could not tolerate it, and no one must be allowed to forget that all men were created equal.[4]

Au Canada, les partis politiques furent nettement influencés, dans leur conception du fonctionnaire, par les expériences et traditions anglaises et américaines. Le *spoils system*, particulièrement après la Confédération, fut vite adopté par les politiciens, du moins dans plusieurs de ses caractéristiques. Par exemple, un parti au pouvoir attendait des employés de l'État qu'ils le supportent contre l'Opposition.

Dans ces conditions, bien sûr, l'arrivée au pouvoir de cette Opposition signifiait de nombreuses mises à pied: la partisannerie politique était alors invoquée. Cela se produisit en 1873, suite à la résignation de John A. Macdonald, et encore en 1878, lorsque les Libéraux perdirent le pouvoir. Comme le souligne R.M. Dawson, l'historien de la Fonction publique canadienne: "The custom of pre-Confederation days, that political partisanship would justify removal, was carried out with efficient thoroughness."[5] Le nouveau gouvernement pouvait en outre accuser les "inattaquables" d'incompétence, ce qu'il ne se privait pas de faire. Car le mot d'ordre de tout nouveau député ou ministre était devenu: "Nous devons supporter nos supporteurs."

Il est vrai que dès 1868 une loi sur la Fonction publique avait été votée à Ottawa. Elle prévoyait, entre autres choses, des examens d'admission pour tout candidat à un emploi dans le Service civil; or, le plus souvent, ces contrôles n'eurent pas lieu, ou il n'en fut pas tenu

compte. Le même sort frappa aussi les lois subséquentes votées en 1882 et en 1885. D'ailleurs, tous ces textes de loi, comme celui de 1908, faisaient au départ abstraction des fonctionnaires du "service extérieur", soit ceux oeuvrant hors de la capitale et des hautes sphères ministérielles. Nous avons eu l'occasion de souligner, au début de ce travail, que la loi sur la Fonction publique de 1918 sera la première à prendre en considération l'ensemble des travailleurs de l'État; cette décision lui sera imposée par le retour du front des soldats de 1914-1918, masse humaine qu'il faudra alors intégrer au monde du travail. C'est donc dire que, jusqu'en 1918 au moins, le patronage dans le "service intérieur" fut à peine contré et qu'il eut carte blanche dans le vaste domaine du "service extérieur". Écoutons une fois de plus les commentaires et conclusions de R.M. Dawson, cette fois à propos justement du "service extérieur":

> Patronage was particularly shameless in the Outside Service. "Politics enter into every appointment and politicians on the spot interest themselves not only in the appointments but in subsequent promotions of officers. While at Ottawa, the departments generally are administered with a good consideration for the public interest, yet in the outside service, the politics of the party is of greater importance in making appointments and promotions than the public interests of the Dominion. Practically in no case is it possible to fill a vacancy in one locality by a transfer from another. Each locality is separately guarded. In the outside service, those who have the "political pull" use it for all it is worth".[6]

La Commission du service civil mise sur pied par la loi de 1908 souleva tout d'abord l'enthousiasme et l'optimisme de tous ceux qui refusaient d'admettre l'autorité inconditionnelle d'un tel système. La défaite libérale de 1911 dut refroidir considérablement leurs ardeurs car, sitôt au pouvoir, les Conservateurs firent à nouveau tomber les têtes: "It is generally believed that the Conservatives in 1911 eclipsed the Liberals in 1896, no mean achievement."[7] Moins de quatre mois après cette élection, dit-on, 236 postiers avaient été démis de leurs fonctions et, au cours des trois années qui suivirent, environ 11 000 employés perdirent leur emploi ou démissionnèrent.

En 1917, enfin, l'état de la Fonction publique est déplorable; le patronage règne en maître absolu sur le "service extérieur"; la situation serait pire même qu'en 1890 ou 1896. Toutes les nominations sont devenues politiques, les normes de qualification sont absentes, les promotions et hausses de salaires sont accordées en fonction de l'orthodoxie politique et des services rendus. Mais en 1918, une nouvelle loi du Service civil fut adoptée. Elle donnait enfin à la Commission du service civil juridiction sur les employés du "service extérieur", avec pouvoir de classifier ce secteur. Des normes strictes de qualification et des examens d'admission obligatoires étaient en outre instituées:

> The Act virtually eliminated political patronage. Later events, it is true, proved that party influence in the service was not entirely dead, but it

> received in this statute a blow from which it has never recovered.[8]

Nous aurons l'occasion de constater, dans le chapitre suivant, que le patronage politique survécut beaucoup mieux à la loi de 1918 que ne le dit Dawson. Des témoignages éloquents nous le prouveront. Par ailleurs, sans mettre en doute l'ensemble des jugements et conclusions portés par Dawson à l'endroit du patronage politique canadien, il semble que l'historien a peut-être négligé un peu d'expliquer non seulement la dynamique de base du phénomène mais surtout la raison fondamentale de son succès et de son enracinement social.

Plus une société se structure, se bureaucratise, plus elle s'éloigne, en quelque sorte, du peuple. La mise en catégories, en normes et en règles, si l'on peut dire, d'une population amène inévitablement l'individu "ordinaire" à avoir recours à des intermédiaires pour le guider dans tous ces dédales. À partir de 1867, surtout, le Canadien français se tournera de plus en plus vers son député pour faire valoir ses droits, formuler une plainte, un grief, demander une faveur, une recommandation. Car dans une société où l'individu est souvent, maintenant, un inconnu, une "recommandation" est nécessaire pour obtenir un emploi, par exemple.

D'un autre côté, avec la Confédération, nous voyons s'élaborer un système politique national basé plus que jamais sur les partis. Or ces partis, à leurs débuts, misent inévitablement sur le patronage pour se procurer partisans, organisateurs et bailleurs de fonds. Le travailleur et le politicien étaient donc tous deux en quête d'appui: leur rencontre était inévitable.

D'ailleurs, il est un autre aspect du phénomène à considérer. Le patronage, au XIX^{e} siècle surtout, est un procédé jugé tout à fait recommandable. Nous sommes à une époque où les relations personnelles étroites, l'entraide, la protection du faible par le fort constituent des valeurs humaines et morales fondamentales. En outre, tel que déjà souligné, être recommandé personnellement par une personne de "dignité", de "qualité", c'est un gage de fiabilité et de respectabilité. Dans son analyse historique du service civil canadien, J.E. Hodgetts a mieux cerné que Dawson cette réalité sociale: "The argument against a powerful Civil Service Commission, or other such independent body, was that it could not get to know prospective candidates in the various constituencies as well as M.P.'s could."[9]

Le jeu de la "protection politique" aux canaux du Richelieu remonte bel et bien à la période précédente, c'est-à-dire après la Confédération. Nous avons d'ailleurs eu l'occasion de le voir se manifester à quelques reprises déjà, mais il conviendrait maintenant de mieux caractériser son évolution. Tout d'abord, une première phase qui va de 1867 à 1878 et au cours de laquelle la politique, sans encore s'imposer, manifeste sa présence régulièrement mais à pas feutrés. Le député intervient alors surtout pour appuyer des requêtes, recommander des ouvriers, etc. Cette facette de son rôle est souvent très utile car, à cette époque, les administrateurs gouvernementaux prennent rarement l'initiative de corriger une erreur ou même une injustice; des cas précis doivent être soumis à leur attention, et appuyés, pour qu'ils reconnaissent le défaut ou l'erreur et qu'ils consentent à y remédier. Par exemple, en mai 1871, grâce à l'intervention du député Benoit, J.G.

Sippell prend conscience du fait que Edmond Mailhot, préposé au pont nº 8 du canal Chambly, est engagé depuis trois ans et qu'il n'est pas encore considéré comme employé permanent; Sippell s'empresse alors de corriger l'injustice[10]. Il arrivait également qu'un député fasse pression auprès du surintendant, ou de l'ingénieur-surintendant, pour faire annuler une mise à pied disciplinaire d'employé[11] ou pour demander le réengagement d'un journalier au cours de la nouvelle saison[12]. Mais on distingue nettement à l'époque que de telles démarches n'ont pas le ton ni la tournure de commandements et les administrateurs, d'ailleurs, s'ils en tiennent compte, ne se sentent pas pour autant obligés d'y acquiescer.

Si les députés demandent, les ministres en revanche exigent. Hector Langevin, ministre des Travaux publics au début des années 1870, n'hésite pas à ordonner à J.G. Sippell le réengagement du menuisier John Lynch[13] et du contremaître Joseph Demers[14], deux journaliers du canal Chambly. Il faut avouer, cependant, que Langevin avait la réputation d'être très accessible et les plus modestes ouvriers faisaient volontiers appel à sa protection, et ce, directement, sans même utiliser le canal du député[15].

Un point tournant: l'élection fédérale de 1878 qui voit les Conservateurs reprendre le pouvoir. Dawson souligne aussi cette date[16]. Aux canaux du Richelieu, ce sont beaucoup moins les congédiements que le changement de ton qui révèlent l'escalade du patronage. Il y eut, bien sûr, quelques destitutions, la plus retentissante étant celle du surintendant du canal Chambly, Louis Ouimet. D'abord suspendu en mai 1879, supposément pour des raisons de mauvaise administration, d'incompétence et de fraude, il apparut très vite que l'affaire reposait en réalité sur des motifs politiques. Le député conservateur du comté de Chambly, P.B. Benoit, était à la source de ces accusations. Notons que Benoit, en 1886, deviendra lui-même surintendant du canal Chambly.

En réponse à un article paru dans le journal *La Patrie*, de Montréal (article qui accusait Benoit d'avoir sali la réputation de Ouimet et d'être responsable de sa suspension[17]), P.B. Benoit répliqua le 21 mai 1879 dans *La Minerve*, porte-parole montréalais du parti conservateur. Se défendant bien d'adopter les tactiques libérales et de chercher à se débarrasser d'adversaires politiques, Benoit n'écrit pas moins:

> Et vous, M. Ouimet qui avez pris part aux assemblées politiques des comtés de Rouville, de Saint-Jean, d'Iberville et de Chambly, que dites-vous des principes de vos amis (*i.e.* les libéraux) au sujet des destitutions? Si le parti conservateur les adoptait, je n'aurais pas le trouble de justifier votre suspension.

Et le député de passer aux accusations précises:

> Trois journaliers établissent que Louis Ouimet les oblige, pour avoir de l'ouvrage sur le canal, à prendre leurs provisions au magasin d'un ami politique du Surintendant. En deux occasions, il prend sur lui de retirer le salaire de ces personnes pour le donner à son marchand, sans autorisation; il suspend en 1878 un gardien de pont pour influencer les opinions politiques de ses subordonnés;

> cette conduite de Ouimet a l'effet prévu de faire voter plusieurs des employés du canal contrairement à leurs opinions politiques connues.
>
> Quatre employés permanents déclarent que Ouimet leur a dit que s'ils votaient contre MM. Préfontaine et Willett (i.e. candidats libéraux), ils s'exposaient à perdre leur place.
>
> Plusieurs autres personnes déclarent devant un magistrat que Ouimet leur a promis de l'ouvrage si elles s'engagent à voter pour M. Willett ou qu'il les a menacées de leur causer un tort grave dans leurs affaires particulières si elles osent voter contre le parti libéral.[18]

Après de longs mois, une enquête fut enfin menée pour dégager le vrai du faux dans cette affaire; Ouimet ne fut jamais trouvé coupable, mais à la veille d'être destitué, il préféra démissionner en échange des arrérages de salaire qui lui étaient dus; nous étions alors en novembre 1881[19].

Des affaires aussi fracassantes, sans être quotidiennes, témoignent assez bien du climat qui prévalait au lendemain de l'élection de 1878. Dorénavant, on le sent bien, les affrontements polis sont révolus; la lutte pour le pouvoir (et la vengeance) sera constante. Aux canaux, les députés vont maintenant s'imposer et lever le ton. Le surintendant Larue doit-il remplacer un aide-éclusier à Saint-Ours? Montréal lui rappelle qu'avant de choisir le nouvel employé, "il serait prudent d'obtenir l'opinion du membre fédéral qui a le contrôle de ces nominations"[20]. Voilà une toute nouvelle formule qui en dit long sur la place et le rôle qu'occupent maintenant les députés politiques dans le domaine de la main-d'oeuvre gouvernementale. E.H. Parent, l'ingénieur-surintendant, n'apprécie guère ce genre de pressions qui occasionnent, selon lui, insubordination des employés et désordres: "Exterior influence and political intrigue have always had too much to do in the management of this canal and it is impossible to restore good order before such influencing by outsiders be put a stop to."[21]

Un dernier exemple aidera à mieux comprendre l'anarchie, si l'on peut dire, qui était causée par ce patronage excessif. En juillet 1888, Lévi Larue, le vieux surintendant de l'écluse de Saint-Ours, démissionne enfin et prend sa retraite. À qui transmet-il sa lettre de démission? À son supérieur hiérarchique, l'ingénieur-surintendant? Au secrétaire du ministère à Ottawa? Non pas. C'est le député de Larue, J.B. Labelle, qui se charge de cette lettre et qui l'expédie à Ottawa avec le nom du successeur qu'il "recommande", Alfred Coderre[22]. Nous avons déjà dit, au chapitre précédent, que le bureau de Montréal n'était pas d'accord pour nommer Coderre à ce poste, n'ayant aucune expérience des canaux, mais que, d'autre part, le député local ne voulait pas entendre parler de parachuter à Saint-Ours un employé du canal Lachine. Nous savons aussi que le député gagna son point.

L'arrivée au pouvoir des Libéraux, en 1896, déclencha une chasse aux adversaires. Dawson a voulu la quantifier:

> Immediately, a large number of civil servants were dismissed from office. In eight departments between 13 July 1896 and 9 April 1897, 473

> employees were dismissed, removed or superannuated, and, of these, 196 were stated to be for "offensive political partisanship". This number increased greatly during the next few years.[23]

Dawson affirme d'ailleurs que le "service extérieur" a principalement été affecté par cette débâcle parce que les nominations dans ce secteur ont toujours eu un caractère très politique et qu'il était très profitable pour les partis d'oeuvrer dans ce secteur[24].

Au canal Chambly, 14 accusations de partisannerie politique furent portées contre des employés par le gouvernement libéral; cinq éclusiers, sept pontiers, un percepteur et un ingénieur-mécanicien (tous des employés permanents) furent accusés, pour la plupart, de s'être rendus à l'intérieur du local du comité conservateur, rue Saint-Pierre, à Chambly. On y voit aussi des accusations pour sollicitation de suffrages (au profit des Conservateurs), tentative d'intimidation et d'influence auprès de votants, discours irrespectueux envers messieurs Laurier et Willett, et même exécution d'une caricature politique ridiculisant les Libéraux. Ces ouvriers, évidemment, furent suspendus. Ottawa nomma un commissaire enquêteur pour déterminer les coupables à la grandeur du pays; le 24 mars 1899, G.A. Mothersill fit rapport et déclara les 14 accusés du canal Chambly non-coupables[25]. En 1903, neuf de ces 14 travailleurs seront encore à leur poste respectif; les cinq autres, pour des raisons que nous ignorons, ont abandonné leurs fonctions[26].

Bien sûr, il était beaucoup plus difficile de remplacer des permanents que des journaliers; ces derniers n'avaient qu'à ne pas être réengagés l'année suivante, sans explication ni justification. Quoi qu'il en soit, la "croisade" libérale prit une telle envergure que les Communes ordonnèrent une enquête supplémentaire: on exigeait, cette fois, de connaître le détail de tous les changements de personnel survenus dans la Fonction publique depuis l'élection de 1896. La réponse des canaux du Québec fut connue le 15 janvier 1898[27].

En tout et partout, 171 employés des canaux du Québec cessèrent leur travail entre l'élection de 1896 et janvier 1898, dont 29 au canal Chambly et un à l'écluse de Saint-Ours. Bien sûr, plusieurs raisons différentes expliquaient ces départs. Sur le Richelieu, par exemple, voici comment les 30 changements sont justifiés par l'ingénieur-surintendant Marceau:

- décès 3
- partisannerie politique active 1
- jugés indésirables par le ministère 2
- postes abolis 9
- ouvriers saisonniers mis à pied à la fin de la navigation et remplacés au début de la nouvelle saison: 15

C'est donc presque la moitié des départs qui, de toute évidence, peut être imputée à des motifs arbitraires, fort probablement politiques.

La correspndance du Bureau des canaux de Montréal est d'ailleurs, à cette époque, très révélatrice de ce climat d'inquisition. Nous en sommes, sans grande exagération, au "Crois ou meurs", et les soupçons n'épargnent personne. Ernest Marceau lui-même, l'ingénieur-surintendant, doit collaborer à cette opération d'épuration et on exige

qu'il fasse preuve de zèle; en janvier 1897, il a beaucoup de peine à expliquer au député Madore (dont le comté englobait un secteur du canal Lachine) pourquoi les changements de personnel tardent tant se multiplier sur ce canal: "Ta lettre me paraît un peu raide. Je crois avoir fait depuis le 23 juin dernier tout ce que j'ai pu pour prouver que j'ai l'intention de favoriser les amis du Gouvernement."[28] Maintenant, en outre, avant l'engagement des ouvriers temporaires pour une nouvelle saison d'opération, l'ingénieur-surintendant doit obtenir de chaque député, dont la circonscription électorale touche un canal, une liste d'ouvriers "recommandés": cette directive émane directement du ministre des Chemins de fer et Canaux qui, évidemment, devra approuver ces recommandations pour rendre les nominations officielles[29].

Marceau doit surtout s'abstenir d'intervenir dans ce nouveau processus:

> I never in any case notified any of the former employees that they would be taken on upon the works. Some of them inquired whether they would be re-engaged, but I referred them to the Member of Parliament for the riding, telling them at the same time that, in the matter of appointments, the Member's recommendation and the Minister's approval were necessary before anything could be done.[30]

Autres temps, autres moeurs! Cela explique pourquoi les lettres de l'ingénieur-surintendant sont maintenant truffées de phrases comme celle-ci: "On the Chambly Canal list (*i.e.* liste des employés saisonniers), I have only entered the names of the men whom the Hon. C.A. Geoffrion has signified his intention to retain in the service."[31]

Une telle politique d'embauche, évidemment, devait conduire très vite à des situations aussi intenables qu'irrégulières. Il va sans dire, par exemple, que la compétence devenait un critère bien secondaire dans le choix des ouvriers, sans parler bien sûr, de l'honnêteté et de la loyauté, ces deux vertus autour desquelles J.G. Sippell, à l'époque, avait souhaité édifier l'entreprise des canaux. Marceau lui-même est bien conscient d'ailleurs du fléau de l'incompétence qui afflige maintenant les opérations:

> Now that the operating staffs on the canals under my charge have been appointed, I feel compelled, in justice to myself, to state that their composition, at least at certain points, gives me a good deal of anxiety.
>
> While I do not doubt the men's willingness to discharge their duties to the best of their ability, the fact remains that their lack of experience in the working of locks, etc., may and will probably result in the occurrence of delays to the traffic and possibly of accidents of a more or less serious nature.[32]

L'insubordination des employés nommés par protection politique était aussi à craindre, surtout face à un surintendant qui avait tout intérêt à faire oublier sa vieille allégeance conservatrice et ses démêlés poli-

tiques, comme P.B. Benoit, l'ancien député. Un exemple? Ferdinand Robert, ouvrier affecté à des travaux de réparation à Chambly, s'est vu ordonner par Benoit de se rapporter au contremaître, à Saint-Jean; il refuse et allègue que monsieur Allard, "one of the political chiefs of the county" lui a ordonné de rester à Chambly[33]!

Il serait possible de s'étendre très longtemps sur le phénomène du patronage, ses manifestations, ses conséquences, car la documentation abonde. Mais notre propos n'est pas de vider cette question mais plutôt de la décrire juste assez pour pouvoir comprendre sa portée sur la vie et le travail des employés des canaux. Inutile, par conséquent, de relater les péripéties qui ont entouré le retour des Conservateurs au pouvoir, en 1911. Elles sont de même nature et de même importance que celles de l'élection de 1896. Attardons-nous seulement au sort des surintendants. Il caractérise bien la période.

À Saint-Ours, Alfred Coderre, soutenu par le député conservateur Labelle, avait succédé à Lévi Larue en 1888. Dix ans plus tard, en 1898, il est démis de son poste "for political partizanrie" par les Libéraux[34]. Olivier Laventure est choisi par les gouvernementaux pour lui succéder; il s'empresse alors de faire engager son frère, qui va cumuler les emplois de plongeur, haleur et contremaître des travaux[35]! Mais au lendemain de l'élection de 1911, les Conservateurs s'empressent de limoger Laventure et redonnent le poste à Coderre.

Au canal Chambly, le gouvernement de Laurier cherchait à se débarrasser du surintendant P.B. Benoit, cet ancien député conservateur qui avait causé la chute du surintendant Ouimet en 1879. Mais, trop populaire ou trop bien appuyé, Benoit constituait un gros morceau à déplacer. On choisit donc un compromis: la mutation vers d'autres cieux. Pour ce faire, on créa de toutes pièces le poste de "contrôleur des magasins des canaux du Québec", avec salaire de 1,50 $ par jour, et on le confia à Benoit. Installé à Montréal, il aurait charge de vérifier la comptabilité et les rapports d'inventaire des divers magasins[36]. À sa place de surintendant, les Libéraux nommèrent un protégé, P.A. Jodoin. En 1912, bien sûr, les Conservateurs nettoyèrent la place; J.E. Robitaille s'installa dans le bureau de Chambly et, ironie du sort, Jodoin alla remplacer le défunt P.B. Benoit à Montréal dans les fonctions "cruciales" de contrôleur des magasins[37]!

La politique, on le constate, est devenue un facteur très important dans l'évolution du travail aux canaux. Nous la retrouverons d'ailleurs au-delà de 1920. La conjoncture économique a tout de même continué de marquer la vie des canaux du Richelieu et de leurs employés.

Séquelles de la récession et redressement

À partir de 1896, nous disent les manuels d'histoire, l'essor économique reprend dans le monde occidental. L'activité industrielle s'accroît et les prix se relèvent. Le Québec bénéficie évidemment du retour à la prospérité: les capitaux, surtout américains, y affluent de plus en plus, accélérant davantage encore son rythme de croissance.

Mais une crise telle que celle vécue au Québec depuis tant d'années ne cède pas la place si facilement et les esprits mettent souvent

quelques années à croire au changement; ils attendent, en fait, des manifestations concrètes de reprise. Les canaux du Richelieu, on le sait, avaient été gravement touchés par la diminution des exportations canadiennes de bois équarri vers les États-Unis, survenue du début des années 1890. En outre, d'urgents travaux de réparation avaient été entrepris au canal Chambly dans le cours des années 1880 et ils ne se terminèrent qu'en 1898. Alors, seulement, le ministère put croire que le canal était dans un bon état[38].

Les statistiques commerciales du canal Chambly montrent qu'à la fin du XIX^{e} siècle et au début du XX^{e} siècle, le tonnage des marchandises transportées plafonne autour de 350 000 tonnes. Le souffle nouveau du Richelieu commercial et de ses canaux, ce sera la découverte d'un nouvel article d'exportation vers les voisins du Sud, le bois de pulpe. Les journaux américains, en pleine expansion, ont des besoins énormes de matière première et, avec le développement de l'industrie de la pâte de bois et du papier, en Mauricie particulièrement, le Québec est à même de satisfaire cette demande[39]. Or ce commerce ne démarrera vraiment qu'en 1904, comme l'illustrent bien les statistiques officielles du canal[40]:

Année	Transport total (tonnes)
1895	359 027
1897	352 136
1899	362 635
1901	359 798
1903	346 571
1904	448 187
1906	498 939
1909	752 117

Entre-temps, le nombre de travailleurs employés au canal Chambly diminue. En 1892, on retrouvait 53 personnes sur la liste officielle du personnel, 21 permanents et 32 temporaires[41]; or en 1903, ce chiffre est tombé à 43[42]. Ces ouvriers, permanents comme temporaires, constituent le *operating staff*, et ne comprennent pas, bien sûr, les travailleurs journaliers affectés aux travaux de réparation ou de construction. Les gens des environs comprennent mal la situation économique et protestent contre ces réductions de main-d'oeuvre[43]. Mais les restrictions sont d'autant plus sévères, de la part du ministère, que les Libéraux ont entrepris d'enquêter en 1899 sur la "mauvaise administration" du surintendant P.B. Benoit ainsi que sur plusieurs accusations portées contre des ouvriers du canal pour incompétence, indiscipline et inobservance de leurs devoirs[44]. En 1902, encore, le surintendant Benoit se voit obligé de réduire davantage le personnel. Marceau, son supérieur, l'approuve:

> Vous me dites que vous avez dû réduire le personnel sous peine de manquer de fonds pour les réparations urgentes. Quoi qu'il soit pénible d'avoir à congédier des ouvriers, et même des contremaîtres, il n'y avait pas autre chose à faire dans l'occurrence.[45]

Puis en 1904, le déblocage à la fois inespéré et tant attendu se produit. Un sang nouveau anime les canaux du Richelieu: le bois de pulpe. En fait, il a commencé à circuler sur la rivière il y a déjà quelques années mais c'est en 1904, pour la première fois, qu'il fait vraiment sentir sa venue.

Aussitôt, cette prospérité retrouvée se répercute sur l'embauche. Des aides-éclusiers sont enfin engagés dès l'été 1904:

> With the increased traffic in the last two or three years, there is no doubt that the working of the Chambly Canal is not what it should be and I am of opinion that if one man were added at each of the six locks from St. Johns downwards, both the Canal and the navigation would benefit by it.[46]

En août 1904, poussé en cela par les députés locaux Geoffrion et Demers, le ministère n'engage pas un mais deux aides-éclusiers supplémentaires aux six écluses mentionnées, un déboursé additionnel de 3000 $[47]. À l'été 1906, l'écluse d'entrée nº 9, à Chambly, sera pourvue à son tour de deux aides[48]. À compter de 1907, en outre, le ministère s'applique à remplacer les vieilles logettes de garde des pontiers et éclusiers; de nouvelles sont construites et installées, l'opération étant complétée pour l'été de 1909[49]. De 1909 à 1911, enfin, ce sont les demeures des mêmes employés qui vont être rénovées et agrandies[50].

Mais on n'embauche pas que des éclusiers. Évidemment, ils représentent une grosse part des nouveaux engagés, mais d'autres travailleurs apparaissent également sur la liste du personnel d'opération. Cette liste, dressée assez régulièrement à l'époque, permet de suivre l'évolution de l'emploi au canal Chambly. De 53 en 1892, le nombre des employés, nous l'avons souligné, tomba à 43 en 1903. Mais ce chiffre fut porté à 61 en 1905[51] et à 67 en 1910[52]. Il restera d'ailleurs à ce niveau jusqu'à ce que les restrictions du temps de guerre lui imposent une coupure radicale. Les choses doivent certes bien s'arranger car en 1911, on décide même de faire porter un uniforme à certains employés; les hommes désignés, aux canaux du Richelieu, sont les suivants:

Canal Chambly:	9	éclusiers
	27	aides-éclusiers
	9	pontiers
	3	aides-pontiers
	1	constable
	1	aide-capitaine de port
	2	gardiens
Écluse Saint-Ours:	4	aides-éclusiers[53]

Après avoir subi les affres des crises économiques et des tempêtes politiques, on pouvait croire qu'à la faveur de cette spectaculaire remontée commerciale, le monde du travail aux canaux allait connaître une période prolongée de saine activité. C'était compter sans les dieux de la guerre.

Mesures de guerre

La guerre qui éclate en Europe en 1914 entraîne le Canada dans son sillage. Aussitôt, des restrictions économiques apparaissent afin de consacrer le plus d'argent possible à l'effort de guerre du pays. Aux canaux, ces économies nécessaires seront faites, en partie, aux dépens de la main-d'oeuvre. À la veille du conflit, le canal Chambly est opéré par plus de 60 employés; en janvier 1916, ce personnel d'opération est réduit à 31 hommes. Mêmes coupures en ce qui a trait aux budgets de réparation: en septembre 1911, par exemple, 155 ouvriers avaient été employés à divers travaux de cette nature, alors qu'en janvier 1916, 29 seulement seront embauchés à cette fin[54].

Le phénomène s'applique partout, à tous les canaux, comme l'illustre le tableau 4[55].

Tableau 4
Main-d'oeuvre employée aux canaux du Québec en 1911 et en 1916

Canaux	Opération: sept. 1911	Opération: janv. 1916	Réparation: sept. 1911	Réparation: janv. 1916
Lachine	140	50	143	97
Soulanges	59	22	311	52
Chambly	65	31	155	29
Saint-Ours	6	1	25	5
Carillon-Grenville	38	8	12	5
Sainte-Anne	5	1	9	7

Ces mesures quantitatives sont aussi assorties de directives qualitatives; par exemple, toujours à compter de 1916, ordre est donné de n'employer que des hommes qui ne sont pas d'âge militaire, pour favoriser bien sûr l'enrôlement volontaire et peut-être aussi en vue d'une éventuelle conscription[56]. Une purge supplémentaire du personnel est d'ailleurs prévue en 1918, et, dans ce but, des listes sont dressées où sont inscrits les noms des seuls employés dont les services aux canaux sont indispensables[57]. De toute évidence, cependant, cette dernière saignée n'a pas eu lieu.

Les travailleurs qui eurent la chance de conserver leur emploi aux canaux profitèrent en outre d'un contexte économique qui haussait les salaires. C'était évidemment un des paradoxes que les guerres présentent: forte activité industrielle, agricole, commerciale et en même temps restrictions de toutes sortes. Sauf qu'ici, la compétition ainsi que la loi de l'offre et de la demande jouèrent en faveur des travailleurs des canaux. L'entreprise privée, en effet, octroyait à cette époque des

salaires nettement plus avantageux à ses employés. Bientôt, par conséquent, le gouvernement fut confronté à la réalité économique:

> The rate of wages in the various districts where the Quebec Canals are located is at present, and will for some years continue to be exceedingly high. It is so especially in Montreal where ordinary laborers are currently paid $2.50 and not infrequently $2.75 or even $3.00 per day. For the last three or four years we could not get laborers at the Soulanges Canal and Ste. Anne's Lock under $2.00 per day. An increase of 10% might be allowed on these 2 canals. As for the canals where laborers now receive $1.75 per day, I would recommend that the pay be raised to $2.00.
>
> In Montreal, machinists, carpenters, blacksmiths employed the year around receive from $3.50 to $4.00, from $3.25 to $3.75 and from $3.50 to $4.25 per day. Handy men, from $2.50 to $2.75. A team is paid at the rate of 60 cents and a carter with one horse at 40 cents per hour.
>
> I think our rates of pay to such employees should be raised, at least to such an extent as not to be too much below them.
>
> The salaries of staff on all canals might be increased from 10 to 12 1/2%. In fact, I am of opinion that this rate of increase should apply to all employees generally.[58]

Les ouvriers des canaux du Richelieu ont-ils alors obtenu cette hausse de 10 à 12 pour cent? Probablement pas, car l'année suivante, en 1917, le surintendant du canal Chambly dut, sur le champ, promettre lui-même à ses menuisiers une augmentation, sinon ils partaient:

> He had to promise them an increase of 25 cents a day, as they were going to accept employment on a large building now being erected close to the canal, where they were offerred wages almost twice as high as we pay them. Labourers are getting as much as $3.00 and even $3.50 a day as against $2.75 we pay our carpenters.
>
> In fact it is almost impossible to retain our men, and a number of them have already left us.
>
> I would therefore strongly recommend that the increase of pay of 25 cents per day promised to 6 carpenters and of 50 cents per day to one team be ratified, as otherwise we will be so crippled that it will be impossible to keep the canal in proper repair.[59]

Bien sûr, cet état de chose profitait davantage aux journaliers qu'aux temporaires ou surtout aux permanents car ils n'avaient pas tellement à perdre en délaissant les canaux. Quoi qu'il en soit, le cri d'alarme retentit à nouveau en juin 1918: cette fois, Marceau affirme que les surintendants sont incapables de recruter des ouvriers et qu'ils perdent

même ceux qu'ils avaient; les journaliers exigent maintenant de très fortes hausses... et très vite[60]. Le 3 septembre 1918, enfin, la menace s'appaise: des augmentations sont accordées; les ouvriers journaliers passent de 2,35 $ à 2,75 $ par jour et les hommes à tout faire, de 2,50 $ à 3,00 $ par jour[61].

Il serait intéressant de noter, à propos de cette période de guerre, les mesures assez nombreuses prises par le gouvernement-employeur pour favoriser l'agriculture. D'autant plus que cela concerne directement les ouvriers des canaux. Les voici donc, présentées succinctement et chronologiquement:

- juillet 1917: autant que possible, tout travail de réparation sera reporté à plus tard, afin que les ouvriers soient disponibles pour les foins[62];
- juillet 1917: dans la mesure du possible, accorder aux employés permanents deux semaines de congé payé afin qu'ils puissent participer aux foins[63];
- mars 1918: permettre aux employés des canaux de cultiver les terres du gouvernement situées dans le voisinage immédiat de leur lieu de travail[64];
- avril 1918: permission aux pontiers qui veulent cultiver leur terre de se faire remplacer à leur travail par un membre de la famille[65].

À l'approche de la fin du conflit mondial, le gouvernement canadien résolut de faire voter une nouvelle loi du Service civil. Déjà, depuis quelque temps, le retour des soldats blessés avait démontré aux dirigeants qu'un problème majeur allait bientôt se poser, car comment réintégrer dans le monde du travail tant d'hommes en si peu de temps? Il fallait donc édicter des règles, des normes, des plans d'action; la nouvelle loi sur le Service civil servirait de base à cette opération, d'autant plus que, cette fois, la Commission issue de cette loi allait pouvoir organiser tout le secteur du "service extérieur", ce vaste domaine de la Fonction publique qui accueillerait un très grand nombre de soldats démobilisés.

Nous ne voulons pas ici analyser en détail toutes les prescriptions de la nouvelle loi de 1918 ni tous les pouvoirs ou normes de la Commission. Seule, en définitive, leur incidence sur la vie et le travail des gens des canaux nous intéresse. La Commission avait donc établi des règles d'embauche dont plusieurs étaient inédites: âge limite, santé, instruction, expérience, localisation des candidats, examens d'admission, etc. Toutes ces normes étaient elles-mêmes fonction des catégories de travail qui se retrouvaient maintenant au sein du "service extérieur". Les règlements de la Commission étaient, bien sûr, établis autant pour l'avenir que pour le présent; il fallait donc prévoir des exceptions pour faire face à la situation très exceptionnelle de l'année 1918.

La principale, bien sûr, était que les soldats démobilisés auraient la priorité d'emploi dans la Fonction publique. En outre, les anciens fonctionnaires de retour de la guerre se verraient offrir, dans la mesure du possible, leur ancien poste. En prévision de l'application de cette mesure, des listes d'employés sous les drapeaux furent dressées au printemps 1918; elles permettent d'apprendre que sept employés du canal Chambly prirent l'uniforme durant la guerre[66]. Les vétérans ne seraient pas tenus, non plus, de respecter les normes établies en ce qui a trait à l'âge, l'état de santé, l'instruction ou même l'expérience[67]. Ainsi, en

avril 1918, au canal Chambly, Émile Raymond, soldat amputé du bras gauche, se voit confier la garde du pont à bascule qui enjambe le canal, à Saint-Jean[68]. Car, de tous les soldats, les invalides s'étaient vu octroyer l'absolue priorité d'embauche. Mais qu'advenait-il des employés ainsi déplacés pour favoriser de tels blessés?

> The men who previously held positions, which are being thrown open, might be advised to make application as in the event of non suitable soldiers being available, their chances for re-employment would be good.[69]

Au printemps de 1919, l'opération vétéran va bon train; au canal Chambly, 19 soldats démobilisés sont déjà en poste, 11 aides-éclusiers et huit pontiers[70]. Afin de veiller à la bonne marche de l'entreprise, et même de l'accélérer, un nouvel ingénieur-surintendant occupe le bureau du Montréal: le colonel A.E. Dubuc, lui aussi de retour du front, et qui a reçu des instructions précises visant à l'application rigoureuse aux canaux des règles de la Commission du Service civil[71].

Enfin, nous avons retrouvé deux autres mesures qui furent appliquées au canal Chambly afin d'aider à l'engagement d'encore plus de vétérans. En premier lieu, les employés âgés des canaux furent invités à prendre une retraite anticipée[72]; il fut aussi jugé utile de se dispenser d'embaucher les journaliers ou temporaires habituels s'ils possédaient des fermes[73].

Les travaux et les jours

Au cours des années 1896-1920, certains métiers ont connu des mutations particulières aux canaux. D'autres, en revanche, sans doute trop bien établis, n'ont pas évolué. C'est le cas des éclusiers et pontiers, par exemple, qui n'ont subi à toutes fins pratiques que des changements numériques. Les surintendants, de la même façon, exercent toujours leurs fonctions avec les pouvoirs, prérogatives et limites habituels.

Les percepteurs des droits, aux canaux, mènent une existence quelque peu parallèle ou marginale; n'appartenant pas au ministère des Chemins de fer et Canaux, la documentation émanant du bureau de Montréal les passe habituellement sous silence. En 1903, nous savons qu'ils sont cinq à oeuvrer sur le Richelieu: un percepteur et son adjoint à Chambly, gagnant respectivement 1000 $ et 500 $ par année, une deuxième équipe à Saint-Jean, avec salaire respectif de 1100 $ et 500 $, et enfin le percepteur de Saint-Ours, payé 600 $ par année[74].

À la même époque, le gouvernement abolit ses tarifs sur les canaux[75]; les percepteurs sont alors graduellement mutés en "statisticiens" qui prendront note du nombre de laissez-passer émis, d'éclusages, d'embarcations de plaisance, etc. Un bilan quotidien sera dressé de l'activité d'un canal[76]. En 1920, enfin, ces statisticiens passeront sous l'autorité administrative du ministère des Canaux, donc du surintendant d'un canal: "Le but de ce changement est d'augmenter l'aurorité du Surintendant sur toutes les affaires qui se rapportent à son canal et aussi d'assurer un meilleur contrôle en ce qui concerne les heures de travail de tous les employés."[77]

Les haleurs, on le sait, sont les enfants terribles des canaux. Formés en cliques et n'obéissant qu'aux propriétaires de bateaux, ils sont difficilement contrôlables; malgré les défenses, ils continuent, par exemple, à utiliser trois chevaux de front pour touer le long du chemin étroit[78], à confier la conduite de ces chevaux à des enfants de neuf à 14 ans et surtout à utiliser des bêtes malades, vieilles et dangereuses[79]. Souvent, également, ils refusaient de touer le bateau d'un propriétaire, pour diverses raisons, ou encore, juste avant la formation des glaces dans le canal, exigeaient des tarifs exorbitants pour s'acquitter de leur devoir[80]. Dans ces circonstances, le bureau de Montréal commenca à étudier diverses solutions pour régler le problème du halage au canal Chambly, par exemple, l'utilisation généralisée de petits remorqueurs à vapeur[81], d'automobiles[82] et même de tracteurs spéciaux[83]. Ces projets, joints à celui de certaines compagnies américaines de navigation de fournir leurs propres chevaux et mulets pour effectuer le halage au canal Chambly[84], modifièrent grandement l'attitude des charretiers-haleurs.

Toujours au canal Chambly, durant ces années, apparaît la *char-woman*, en français, la femme de ménage. Engagée en juin 1913, cette dame Pépin gagnait 18 $ par mois en 1918 et s'occupait du bureau du canal et de la station électrique[85].

À l'écluse de Saint-Ours, le personnel est d'une stabilité remarquable. Toujours le surintendant et ses quatre aides. En 1910, vient s'ajouter un préposé à l'entretien des lampes électriques. Le salaire de Napoléon Auger est de 75 cents par jour et il est à l'oeuvre durant 225 jours annuellement[86]. Avant la guerre, une femme de ménage est aussi embauchée à raison de deux dollars par mois, montant qui sera augmenté à cinq dollars en 1919[87]. Avant de quitter l'écluse, mentionnons la construction d'une boutique de forge sur l'île en 1902; elle mesure 28 pieds sur 24, avec plancher en ciment "et tout bien outillée"[88]. C'est l'aide-éclusier et charpentier, Francis Duval, qui la fait fonctionner, ce qui lui vaut un salaire quotidien de 1,75 $ au lieu de 1,50 $[89].

L'équipe des éclusiers de Saint-Ours, en 1903.

La guerre avait donc interrompu la relance des canaux du Richelieu. Plusieurs croyaient peut-être que la fin du conflit allait rétablir le mouvement; les administrateurs des canaux en étaient certes assurés car ils se sont empressés de mettre la main-d'oeuvre du canal Chambly à son niveau numérique d'avant guerre.

Or, la reprise commerciale n'aura pas lieu, ou à peine. Le chaos économique de 1929 viendra même achever de convaincre ceux qui gardaient, malgré tout, de l'espoir. Et l'emploi dans un tel contexte? C'est, encore une fois, auprès du politicien que se cache la réponse à cette question, en bonne partie du moins.

Notes

1 Paul Robert, Dictionnaire alphabétique et analogique de la langue française, Paris, Société du Nouveau Littré, 1973, p. 1232.
2 R.M. Dawson, The Civil Service of Canada, Londres, Oxford University Press, 1929, p. 25.
3 Ibid.
4 Ibid., p. 26.
5 Ibid., p. 31-32.
6 Ibid., p. 75.
7 Ibid., p. 82.
8 Ibid., p. 92.
9 J.E. Hodgetts, The Biography of an Institution: the Civil Service Commission of Canada, 1908-1967, Montréal et London, McGill-Queen's University Press, 1972, p. 14.
10 Canada. Environnement Canada. Parcs Canada, Région du Québec, Canaux du Québec (ci-après PCQ), letterbooks, 1870-1874, nº 152, J.G. Sippell à F. Braun, Montréal, 1er mai 1871.
11 Ibid., 1877-1878, p. 91-92, G.F. Baillargé à Louis Ouimet, Montréal, 5 nov. 1877.
12 Ibid., 1878, p. 575-576, le même à F. Braun, Montréal, 13 août 1878.
13 Ibid., 1870-1874, nº 1390, J.G. Sippell à C. Préfontaine, Montréal, 27 juin 1873.
14 Ibid., nº 1417, le même à F. Braun, Montréal, 11 juil. 1873.
15 Ibid., nº 287, Mémoire adressé à l'Hon. Hector Langevin, Beauharnois, 17 mai 1871.
16 R.M. Dawson, The Civil Service of Canada, p. 31.
17 La Patrie (Montréal), 13 mai 1879, p. 2.
18 La Minerve (Montréal), 21 mai 1879, p. 2.
19 DAF, RG43, B1(a), vol. 256, nº 93309.
20 PCQ, letterbooks, 1881-1884, p. 651, L.A. Lesage à Lévi Larue, Montréal, 30 avril 1883.
21 Ibid., 1880-1881, p. 389, E.H. Parent à F. Braun, Montréal, 11 oct. 1880.
22 Ibid., 1887-1888, p. 784-785, E.H. Parent à A.P. Bradley, Montréal, 9 juil. 1888.
23 R.M. Dawson, The Civil Service of Canada, p. 72.
24 Ibid., p. 73.
25 DAF, RG43, B1(a), vol. 260, nº 173232, Rapport du commissaire, G.A. Mothersill à l'Hon. A.G. Blair, Ottawa, 24 mars 1899.
26 PCQ, letterbooks, 1902-1903, p. 164-165, L.A. Lesage à l'Hon. Raymond Préfontaine, Montréal, 13 janv. 1903.
27 DAF, RG43, B2(a), vol. 376, nº 12258: Statement of changes in Staff of Quebec Canals, 15 janv. 1898.
28 PCQ, letterbooks, 1896-1897, p. 144-146, Ernest Marceau à J.A.C. Madore, Montréal, 8 janv. 1897.
29 Ibid., p. 389-390, le même à C. Schreiber, Montréal, 22 mars 1897.
30 Ibid., p. 390.
31 Ibid., p. 417, E. Marceau à C. Schreiber, Montréal, 26 mars 1897.
32 Ibid., p. 743-744, E. Marceau à C. Schreiber, Montréal, 8 mai 1897.
33 Ibid., 1897, p. 123, le même au même, Montréal, 10 juil. 1897.
34 Ibid., 1898-1899, p. 221, le même à Alfred Coderre, Montréal, 17 oct. 1898.
35 Ibid., p. 375, le même à Olivier Laventure, Montréal, 22 nov. 1898.
36 Ibid., 1906, p. 717, le même à P.B. Benoit, Montréal, 6 sept. 1906.
37 Ibid., 1912, p. 100, le même à P.A. Jodoin, Montréal, 20 fév. 1912.
38 Sandra J. Gillis, The Chambly Canal: a Structural History of the Locks, Travail inédit nº 170, Ottawa, Parcs Canada, 1975, p. 11.
39 Canada. Department of Trade and Commerce, Dominion Bureau of Stastistics (ci-après DTC, DBS), Summary of Canal Statistics, 1848-1936, Ottawa, 1937, p. 28-29.
40 D. Vaugeois et J. Lacoursière, Canada-Québec, Synthèse historique, Montréal, Éditions du Renouveau pédagogique, 1970, p. 461-462.
41 PCQ, letterbooks, 1892-1893, p. 392-393, E.H. Parent à T. Trudeau, Montréal, 30 juin 1892.
42 Ibid., 1902-1903, p. 164-165, L.A. Lesage à l'Hon. Raymond Préfontaine, Montréal, 13 janv. 1903.
43 Ibid., 1896-1897, p. 983, E. Marceau à P.B. Benoit, Montréal, 16 juin 1897.
44 DAF, RG43, B1(a), vol. 260, G.A. Mothersill, à l'Hon. A.G. Blair, Ottawa, 24 mars 1899.
45 PCQ, letterbooks, 1901-1902, p. 378, E. Marceau à P.B. Benoit, Montréal, 8 fév. 1902.
46 PCQ, letterbooks, 1904, p. 13, E. Marceau à L.K. Jones, Montréal, 26 mai 1904.
47 Ibid., p. 693, le même à P.B. Benoit, Montréal, 30 août 1904.

48 Ibid., 1906, p. 449, le même à M.J. Butler, Montréal, 18 juil. 1906.
49 Ibid., 1909, p. 551, le même au même, Montréal, 7 juin 1909.
50 Ibid., 1911-1912, p. 422, le même à W.A. Bowden, Montréal, 12 sept. 1911.
51 Ibid., 1904-1905, p. 546-548, le même à L.K. Jones, Montréal, 15 fév. 1905.
52 DAF, RG43, B2(a), vol. 307, nº 8508, 19 mars 1910.
53 PCO, letterbooks, 1911-1912, p. 20, E. Marceau à Louis Lavoie, Montréal, 13 juin 1911.
54 Ibid., 1915-1916, p. 513-514, E. Marceau à A.W. Campbell, 21 fév. 1916.
55 Ibid.
56 Ibid., 1915-1916, p. 963, E. Marceau à W.A. Bowden, Montréal, 17 juin 1916.
57 Ibid., 1917-1918, p. 792, le même à tous les surintendants, Montréal, 21 mars 1918.
58 Ibid., 1916-1917, p. 316-317, le même au major G.A. Bell, Montréal, 27 oct. 1916.
59 Ibid., 1917-1918, p. 322, le même à W.A. Bowden, Montréal, 22 sept. 1917.
60 Ibid., 1918-1919, p. 33, le même au même, Montréal, 6 juin 1918.
61 Ibid., p. 320, le même à tous les surintendants, Montréal, 3 sept. 1918.
62 Ibid., 1917-1918, p. 100, le même aux mêmes, Montréal, 20 juil. 1917.
63 Ibid., p. 101.
64 Ibid., p. 760, E. Marceau aux surintendants, Montréal, 6 mars 1918.
65 Ibid., p. 897, le même à W.A. Bowden, Montréal, 23 avril 1918.
66 Ibid., p. 833, le même au major G.A. Bell, Montréal, 6 avril 1918.
67 J.E. Hodgetts, The Biography of an Institution: The Civil Service Commission of Canada, 1908-1967, Montréal et London, McGill-Queen's University Press, 1972, p. 34-35.
68 PCO, letterbooks, 1917-1918, p. 836, E. Marceau à W.A. Bowden, Montréal, 8 avril 1918.
69 Ibid., 1919, p. 298, L.A. Lesage à J.E. Robitaille, Montréal, 11 avril 1919.
70 Ibid., p. 465-466, le même au même, Montréal, 23 mai 1919.
71 Ibid., 1919-1920, p. 98, A.E. Dubuc à William Cleaver, Montréal, 24 nov. 1919.
72 Ibid., 1917-1918, p. 913, E. Marceau à tous les surintendants, Montréal, 26 avril 1918.
73 Ibid., 1919, p. 195, L.A. Lesage à W.A. Bowden, Montréal, 14 mars 1919.
74 Ibid., 1902-1903, p. 170-172, L.A. Lesage à l'Hon. Raymond Préfontaine, Montréal, 13 janv. 1903.
75 Ibid., p. 786, E. Marceau à tous les percepteurs, Montréal, 2 mai 1903.
76 Ibid., 1909, p. 375, L.A. Lesage à tous les statisticiens, Montréal, 3 mai 1909.
77 Ibid., 1919-1920, p. 381, A.E. Dubuc à tous les surintendants, Montréal, 22 janv. 1920.
78 Ibid., 1899-1900, p. 39, E. Marceau à P.B. Benoit, Montréal, 1er déc. 1899.
79 Ibid., 1912-1913, p. 889-890, le même à l'Hon. F. Cockrane, Montréal, 3 mars 1913.
80 DAF, RG43, B1(a), vol. 261, George Hardrill à l'Hon. A.G. Blair, Montréal, 4 déc. 1900.
81 PCO, letterbooks, 1904-1905, p. 598-599, E. Marceau à L.K. Jones, Montréal, 23 fév. 1905.
82 Ibid., 1908, p. 522, le même au même, Montréal, 11 avril 1908.
83 Ibid., 1919, p. 794, L.A. Lesage à W.A. Bowden, Montréal, 26 août 1919.
84 Le Canada-Français (Saint-Jean), 4 avril 1913, p. 6.
85 PCO, letterbooks, 1918-1919, p. 87, L.A. Lesage à J.W. Purslev, Montréal, 21 juin 1918.
86 DAF, RG43, B2(a), vol. 307, nº 8508, 19 mars 1910: "Statement of Regular Staff, St-Ours".
87 PCO, letterbooks, 1919, p. 139, L.A. Lesage à W.A. Bowden, Montréal, 3 mars 1919.
88 Ibid., documents divers, "Rapport annuel du surintendant Laventure à E. Marceau", Saint-Ours, 8 juil. 1902.
89 Ibid., letterbooks, 1901-1902, p. 267, E. Marceau à O. Laventure, 30 déc. 1901.

Chapitre VI
Stagnation et déclin: 1920-1950

Le Richelieu et ses contextes

Une entreprise, quelle qu'elle soit, est d'ordinaire soumise, dans son développement et son évolution, à plusieurs facteurs. Les contextes exercent des pressions particulièrement fortes; encore faut-il s'attarder à les distinguer car très souvent ils ne font pas sentir leur influence de la même façon.

Ainsi, sur le Richelieu, les canaux auraient dû, dès 1922, subir la poussée vers l'avant provoquée par la spectaculaire expansion économique du moment. L'essor des industries des secteurs primaire et secondaire était particulièrement remarquable et il était soutenu par des investissements considérables. Bien sûr, les années 1919 et 1920 avaient été difficiles: chômage, hausse du coût de la vie, salaires stationnaires. Mais ce n'était qu'une transition inévitable.

Mais les canaux du Richelieu, nous le savons, avaient besoin de leur nouvelle denrée providentielle pour renouer avec l'activité commerciale d'avant guerre, le bois de pulpe. Or, de ce côté, il ne devrait pas y avoir de mauvaise surprise car l'industrie québécoise de la pâte et du papier est en pleine progression; au cours des années 1920, le Canada détient environ 65 pour cent du marché mondial de ce secteur industriel. Et pourtant le commerce sur le Richelieu ne rejoindra plus jamais son niveau de 1912; les 618 000 tonnes véhiculées au canal Chambly cette année-là ont chuté à 325 000 en 1920 à 180 000 en 1921[1]. Les principales raisons semblent être le détournement d'une partie assez considérable du bois d'exportation vers les chemins de fer, dont les réseaux, évidemment, se multiplient. Aussi déterminante, toutefois, est l'apparition du camionnage qui, bien sûr, suit dans la foulée et l'automobile. Économique, efficace parce que ramifié, rapide, c'est le véhicule de l'avenir; il relie directement l'usine ou le moulin québécois au client américain.

Mais le ministère des Chemins de fer et Canaux estime qu'une fois les effets de la guerre contrôlés, l'activité reprendra de plus belle sur la rivière Richelieu. L'optimisme règne sans doute car le personnel d'opération du canal Chambly, réduit à son plus bas niveau, soit 30 employés en 1919, est reporté à 65 personnes en 1922, son niveau des belles années d'avant guerre[2]. Pourtant, entre 1921 et 1929, le tonnage annuel moyen des marchandises transportées au canal Chambly (surtout du bois de pulpe) se situe à 190 000, ce qui est bien loin des totaux de la période 1909-1912.

Puis, à la fin de 1929, c'est le krach boursier de New York, suivi de la crise économique mondiale; or "le Canada est un pays très sensible à la conjoncture économique internationale car sa prospérité repose sur trois produits seulement: le blé et ses dérivés, la pâte et le papier et les métaux non ferreux"[3]. Instantanément ou presque, tout espoir d'assister

à une remontée de l'activité commerciale des canaux du Richelieu fut balayé; le marché américain, qui absorbait 80 pour cent de la production canadienne du papier journal, n'en achète plus que 30 pour cent[4]: le sort du canal Chambly et de l'écluse de Saint-Ours est réglé pour aussi longtemps que va durer la crise et peut-être plus.

En réalité, la dégringolade commerciale à Chambly couvrira la période 1930-1933. Le tableau 5 illustre le phénomène[5]: C'est donc dire qu'en 1933, le canal est, à toutes fins utiles, inopérant. Nous en trouverons la confirmation (et les modalités) lorsque nous nous pencherons sur la vie des ouvriers au canal au temps de la crise.

Tableau 5
Baisse du trafic commercial au canal Chambly durant les années 1929-1933

Année	Articles transportés (tonnes)	Baisse en %
1929	123,077	-
1930	99,998	-18,7
1931	50,336	-49,7
1932	29,350	-41,8
1933	26,912	-8,2

Généralement, l'on fait se prolonger la crise jusqu'à la seconde guerre mondiale, soit à l'automne 1939. Cela peut, bien sûr, dépendre des secteurs étudiés, qu'ils soient économiques ou même géographiques. À Chambly, pourtant, le redressement commercial se produit dès 1934; évidemment le mouvement est très timide au cours des deux premières années, mais il prendra de la vigueur en 1936[6]:

Année	Tonnes	Hausse en %
1933	26 912	---
1934	33 326	+23,8
1935	44 219	+32,7
1936	79 731	+80,3

De 1939 à 1945, les canaux du Richelieu vont renouer avec le système des restrictions et des priorités de temps de guerre, système qui, pas plus qu'en 1914, ne va les avantager. C'est, en quelque sorte, un autre temps d'arrêt. Sitôt ce conflit terminé, le commerce régulier reprendra sur le Richelieu et, jusqu'au début des années 1960, il se

maintiendra au niveau des 100 000 tonnes de marchandises. À ce moment, cependant, le papier journal aura cédé la place aux engrais chimiques comme principal article transporté[7]. Un trafic de 100 000 tonnes, cela est très peu pour un canal. Que l'on songe, par exemple, qu'en 1950 les 104 000 tonnes véhiculées au canal Chambly ont utilisé 692 bateaux ou barges; or, cette année-là, la saison de navigation s'était étendue sur 213 jours, une durée normale pour ce canal[8]. Cela signifie donc que l'éclusage de trois bateaux (ou barges) par jour suffit pour atteindre le niveau annuel des 100 000 tonnes de trafic. C'est presque la paralysie et cela nous fait mieux réaliser que les 27 000 tonnes de 1933 provoquèrent à coup sûr la quasi-fermeture du canal. Ces chiffres nous montrent en outre l'inactivité des éclusiers et pontiers au cours de telles années, considération qu'il convient de garder à l'esprit.

Évolution de l'emploi

Tout en marquant la vie commerciale des canaux du Richelieu, les événements de cette période ont pesé, bien entendu, sur l'organisation du travail à ces endroits. Mais si des modifications importantes de contexte savaient influencer l'évolution d'une entreprise et de ses ouvriers, ces répercussions n'étaient pas toujours instantanées. Déjà, nous avons vu que l'emploi de 65 personnes au canal Chambly en 1922 reflétait beaucoup moins la réalité commerciale et économique du moment qu'un optimisme débridé, occasionné sans doute à la fois par la victoire en Europe et par le souvenir très vivace du succès commercial des années 1909-1914.

Tableau 6
Feuille de paye des employés du Bureau régional des canaux, à Montréal, en 1916

Fonction	Durée (en mois)	Salaire
Ingénieur-surintendant	12	3600,00 $
Secrétaire-comptable	12	2500,00 $
Commis-comptable	12	1700,00 $
Commis aux dossiers et archives	12	1500,00 $
Commis et dactylo	12	840,00 $
Dactylo	12	660,00 $
Dessinateur en chef	12	1700,00 $
Aide-dessinateur	12	900,00 $
Contrôleur des magasins	12	1200,00 $
Messager	12	720,00 $

Mais penchons-nous d'abord sur le personnel du bureau des canaux de Montréal. Avant la guerre, c'est-à-dire au cours des années 1912 et 1913, la feuille de paye de ce bureau régional rend compte de 11 personnes, depuis l'ingénieur-surintendant jusqu'au messager[9]. Au beau milieu de cette première guerre, en 1916, nous retrouvons exactement la même feuille (fonctions et salaires), mis à part le poste de trésorier-payeur qui a été aboli. Notons que ces dix employés sont soit permanents soit engagés à l'année[10].

Malgré la chute du commerce au cours de la guerre, le personnel est, somme toute, resté au même niveau. Ce qui surprend davantage, en revanche, c'est de voir ce bureau prendre de l'ampleur juste après le conflit, alors que, on le sait, la récession économique s'est installée et que le commerce aux canaux n'a toujours pas vraiment redémarré. Durant l'année administrative 1922-1923, la feuille de paye du bureau fait état de 13 employés, tous engagés à l'année longue[11].

Tableau 7
Feuille de paye des employés du Bureau régional des canaux, à Montréal, en 1922-1923

Fonction	Durée (en mois)	Salaire
Ingénieur-surintendant	12	4500,00 $
Ingénieur adjoint sénior	12	3180,00 $
Commis en chef (ex-secrétaire-comptable)	12	2880,00 $
Aide-architecte	12	2460,00 $
Aide-ingénieur	12	2310,00 $
Ingénieur adjoint (junior)	12	1845,00 $
Ingénieur adjoint (junior)	12	1845,00 $
Commis-comptable	12	1800,00 $
Dessinateur	12	1530,00 $
Commis-sténographe	12	1410,00 $
Commis aux dossiers et archives	12	1300,00 $
Sténographe	12	1080,00 $
Messager	12	900,00 $

Le bureau de Montréal est donc devenu, de toute évidence, plus qu'une officine administrative; les dessinateurs, architectes et ingénieurs que l'on y trouve témoignent bien de la mutation qui s'y est opérée. Plus de la moitié des employés ont une formation technique, ce qui laisse croire qu'Ottawa a voulu confier aux régions beaucoup plus de responsabilités et d'initiatives au chapitre de l'entretien et même de la construction.

Comment fonctionne ce bureau? La Commission du Service civil a, en 1918, repensé les horaires de travail:

> Il semble nécessaire de rappeler à tous les employés que les heures de bureau sont tous les jours excepté les samedis, dimanches et congés officiels, de 9 h. du matin à 5 h. de l'après-midi, avec 1 1/2 h. pour le lunch. Le samedi, les heures sont de 9 h. du matin à 1 h. de l'après-midi. Ceci s'applique surtout aux employés que leurs fonctions ne retiennent pas après 5 h. de l'après-midi.

Quant aux absences:

> Tout employé s'absentant sans permission pour une demi-journée ou plus devra, à l'avenir, à son retour et sans que demande lui en soit faite au préalable, remettre au secrétaire, Monsieur Lesage, une note indiquant le motif de son absence. Au cas où le motif serait la maladie, il devra être en état de fournir, sur demande, un certificat médical.[12]

Ce régime, on le constate facilement, est celui qui va perdurer dans la Fonction publique, au moins jusqu'à la fin de la période; ce n'est évidemment pas le transfert des canaux canadiens au ministère des Transports, en 1936, qui va modifier ces règles supraministérielles.

Aux canaux du Richelieu (nous devrions dire au canal Chambly), même phénomène au chapitre de l'embauche. Nous savons déjà qu'en 1919, au lendemain de la guerre, le personnel d'opération du canal était composé de 30 personnes. Mais en dépit de la récession qui a suivi, 65 employés étaient engagés en 1922. L'espoir, voire la certitude, d'une reprise commerciale imminente, aurait motivé cette décision. Mais comment expliquer alors que l'on ait maintenu l'emploi à ce niveau jusqu'à la crise, et même au-delà? Nous y voyons deux causes principales. D'abord, le grand essor économique qui se manifeste au cours des années 1922-1929; même s'il n'a pas été accompagné, sur le Richelieu, de la relance commerciale tant souhaitée, cet essor fait régner la confiance et la prospérité. Dans de telles circonstances, les gouvernements hésitent beaucoup à sabrer dans les emplois, même s'ils apparaissent superflus ou improductifs. La feuille de paye du canal Chambly en 1922 sera donc conservée intacte.

Autre facteur important: les interventions des députés. À l'époque du patronage érigé en système, le député local a un rôle fondamental à jouer. Ses intérêts exigent que le niveau de l'emploi, dans son comté à tout le moins, ne baisse pas. Les pressions exercées par les députés (surtout ceux au pouvoir) auprès du gouvernement sont donc, à l'époque, très déterminantes parce que bien écoutées.

Le tableau 8 présente la liste des employés assurant le fonctionnement du canal Chambly, en 1922[13].Il faut remarquer que les variations de taux, chez certains employés, proviennent de leur classification au sein de la catégorie d'emploi, conformément aux normes instaurées par la Commission du Service civil en 1918.

Toujours en 1922, outre le personnel des opérations, 40 ouvriers seront engagés à divers titres au canal Chambly pour assurer la maintenance; il y a parmi eux des permanents et des semi-permanents[14].

Tableau 8
Nombre, fonction et salaire des employés rattachés au fonctionnement du canal Chambly, en 1922

Nombre	Fonction	Durée (mois)	Taux mensuel	Salaire
1	statisticien (junior) (Chambly)	12	70,00 $ - 75,00 $	885,00 $
1	statisticien (St-Jean)	12	110,00 $	1320,00 $
1	statisticien (junior) (St-Jean)	12	75,00 $	900,00 $
1	concierge (bureau statis. St-Jean)	12	10,00 $	120,00 $
1	surintendant (niveau 3)	12	180,00 $	2160,00 $
1	commis de bureau	12	95,00 $	1140,00 $
1	commis de magasin	12	95,00 $	1140,00 $
1	femme de ménage	12	18,00 $	216,00 $
1	contremaître-électricien	12	125,00 $	1500,00 $
1	électricien d'entretien	12	105,00 $	1260,00 $
2	opérateurs-électriciens dans station génératrice	12	90,00 $	1080,00 $
1	femme de ménage dans station génératrice	12	18,00 $	216,00 $
9	maîtres éclusiers	12	70,00 $ - 75,00 $	875,00 $
25	éclusiers (aides)	8	60,00 $ - 67,50 $	515,00 $
1	maître de pont (St-Jean)	12	75,00 $	900,00 $
11	pontiers	7 x 12	60,00 $ - 67,50 $	783,00 $
		2 x 8	67,50 $	540,00 $
		1 x 12	27,50 $	330,00 $
		1 x 244 jours	1,50 $	366,00 $
3	pontiers (aides)	8	60,00 $ - 67,00 $	515,00 $
1	opérateur de pont à moteur	8	72,50 $	580,00 $
1	préposé aux lumières	12	80,00 $	960,00 $
1	patrouilleur	12	62,50 $ - 65,00 $	772,50 $

Tableau 9
Nombre, fonction et salaire des employés d'entretien du canal Chambly, en 1922

Nombre	Fonction	Durée (heures)	Taux horaire	Salaire
1	contremaître-menuisier	3000	0,60 $	1800,00 $
1	contremaître-menuisier (adjoint)	3000	0,525 $	1575,00 $
4	menuisiers (1re classe)	2500	0,50 $	1250,00 $
3	menuisiers (2e classe)	3000	0,45 $	1350,00 $
4	aides-menuisiers	3000	0,40 $	1200,00 $
1	contremaître-mécanicien	3000	0,55 $	1650,00 $
1	mécanicien (1re classe)	3000	0,50 $	1500,00 $
1	mécanicien (2e classe)	3000	0,45 $	1350,00 $
1	forgeron (1re classe)	3000	0,525 $	1575,00 $
1	forgeron (2e classe)	3000	0,50 $	1500,00 $
1	peintre	3000	0,50 $	1500,00 $
1	plombier	3000	0,50 $	1500,00 $
1	jardinier (taux mensuel)	12 mois	90,00 $ - 95,00 $	1125,00 $
1	gardien (taux mensuel)	12 mois	65,00 $ - 70,00 $	825,00 $
1	contremaître des manoeuvres	3000	0,55 $	1650,00 $
15	manoeuvres	2500	0,30 $	750,00 $
2	charretiers (avec 2 attelages)	3000	0,60 $	1800,00 $

Les tableaux 8 et 9 peuvent sembler arides, à première vue; toutefois, ils exposent à la fois brièvement et de façon compréhensible la situation du travail au canal Chambly à cette date. Ils permettent en outre d'effectuer des comparaisons, rapprochements et recoupements entre divers postes ou métiers. Mais ils témoignent surtout d'un paradoxe, celui d'un canal fonctionnant au ralenti (et c'est peu dire) et qui emploie pourtant 105 personnes, à qui le gouvernement va payer, en salaires, plus de 100 000 $.

À cette somme viendra s'ajouter près de 5500 $ versés pour le travail du dimanche. Il faut en effet préciser que la Commission du Service civil a établi que tout employé des canaux à l'oeuvre le dimanche gagnerait 25 cents l'heure. Au canal Chambly, il a été décidé que les personnes suivantes seraient à leur poste ce jour-là: le surintendant, trois commis-statisticiens, un patrouilleur, neuf éclusiers, 25 aides-éclusiers, 12 pontiers, trois aides-pontiers ainsi que l'opérateur du pont motorisé de Saint-Jean; en tout 55 employés, oeuvrant pendant 12 heures chacun[15]. Notons que le dimanche, à l'écluse de Saint-Ours, le surintendant et ses quatre aides sont en devoir[16].

À Saint-Ours d'ailleurs, toujours en 1922, le personnel d'opération se limite au surintendant et à ses quatre éclusiers. Il faut retenir que seul le surintendant est un employé permanent; au nombre de ses quatre adjoints, nous trouvons un maître éclusier qui, contrairement à ses homologues du canal Chambly, ne jouit pas de la permanence d'emploi; payé au même taux que ses confrères de Chambly, il n'est cependant engagé que pour huit mois, soit la saison de navigation.

Tableau 10
Emploi du personnel d'opération de l'écluse de Saint-Ours en 1922[17]

Nombre	Fonction	Durée (en mois)	Taux	Salaire
1	surintendant (niveau 1)	12	100,00 $	1200,00 $
1	maître éclusier	8	75,00 $	600,00 $
3	éclusiers (aides)	8	67,50 $	1620,00 $

La situation de l'embauche aux canaux du Richelieu se maintiendra à ce niveau jusqu'en 1931 inclusivement. La dégringolade commerciale le long de cette voie intérieure avait commencé l'année précédente, en 1930, suite bien sûr à la crise de l'automne 1929. Le ministère, toutefois, avait décidé de ne pas réduire immédiatement le nombre des employés affectés aux opérations des canaux du Richelieu. Motifs politiques? Évaluation erronée de la gravité de la crise économique? Quoi qu'il en soit, en 1931 (années où l'on n'atteint pas les 100 000 tonnes de marchandises transportées au canal Chambly), on trouve encore cinq employés à Saint-Ours et 64 entre Saint-Jean et Chambly. En voici la liste, par canal et fonction[18].

Tableau II
Nombre et fonction des employés du canal Chambly
et de l'écluse Saint-Ours, en 1931

Canal	Employés à l'année (12 mois)		Employés durant la navigation (7 mois 1/4)	
Chambly	1	surintendant	1	préposé aux lampes électriques
	1	magasinier		
	1	électricien	1	réparateur de téléphone
	3	aides-électriciens	27	aides-éclusiers
	9	maîtres éclusiers	3	aides-pontiers
	8	pontiers	1	pontier (à l'écluse nº 2)
	1	pontier (Île Ste-Thérèse)	2	préposés à l'entretien des bureaux et station
	1	pontier (pont Langelier, St-Jean)		
	1	allumeur de reverbères (port de St-Jean)		
	1	gardien (port de St-Jean)		
	1	concierge		
	1	commis-chronométreur		
Total	29		35	
Saint-Ours	1	surintendant-éclusier	4	aides-éclusiers
Total des 2 canaux	30		39	

En 1932, pourtant, les coupures sont inévitables, d'autant plus que les prévisions commerciales pour cette année sont encore plus pessimistes que celles de l'année précédente. Nous n'avons pas la liste des employés des canaux pour les années de crise, soit entre 1932 et la Seconde Guerre mondiale; nous savons cependant que dix aides-éclusiers et les quatre aides-pontiers furent licenciés au canal Chambly (c'est-à-dire non-réengagés) avant le début de la saison de 1932[19]. Il convient de bien saisir toutefois la timidité de ces mesures. En effet, 26 hommes demeurent en fonction pour opérer neuf écluses qui, depuis le début des années 1920, fonctionnent à l'électricité[20]. Trois ouvriers à chaque écluse (ou presque) d'un canal qui, nous le démontrerons bientôt, est considéré comme fermé et inopérant durant les plus sombres années de la crise.

Il est vrai que d'autres restrictions avaient été envisagées dès 1931. On avait par exemple songé sérieusement à transformer les postes des éclusiers et pontiers permanents en emplois saisonniers. La lecture du niveau des eaux aux deux écluses d'entrée du canal Chambly aurait alors été confiée à deux personnes engagées pour l'hiver à raison de cinq dollars par mois[21]. Pour des raisons inconnues, cette mesure ne fut pas appliquée. Par contre, à partir de 1933, on n'accorda aux éclusiers et pontiers permanents du canal qu'un demi-salaire durant la saison morte:

> Partly as a measure of economy and partly due to the fact that there is very little work in the nature of canal operation at their respective stations, these employees were reduced to half pay during the non-navigation season. Ten em-

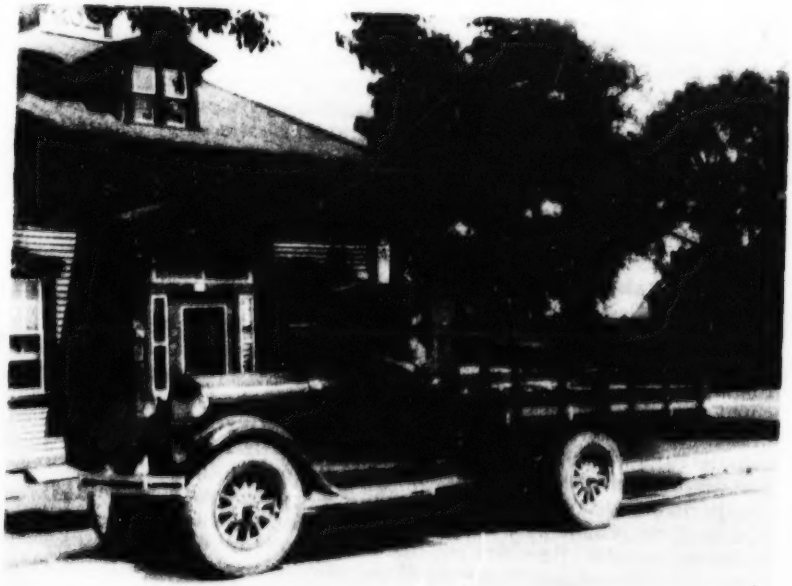
ployees are affected and, for this half-pay allowance, those living near the Village of Chambly Basin, six in number, are assigned each half-day to maintenance work in the canal shops. The other four who do not live near the shops have certain minor duties to perform at their respective bridge or lock stations, in no case requiring their presence more than half the day. In other words, all of these employees are paid in accordance with the time they are required to work.[22]

Charretier participant à des travaux de réparation au quai de Chambly Bassin, en 1931. (Archives publiques Canada, PA-85844.)

En 1936, souvenons-nous, la crise économique s'est apaisée. Pour la première fois depuis 1931, les denrées transportées au canal Chambly atteignent les 80 000 tonnes. C'est encore très peu mais la reprise en elle-même incite très vite les ouvriers à réclamer l'abolition des restrictions de 1932-1933. Il n'y a pas, bien sûr, de syndicat ouvrier aux canaux, mais l'Association du Service Civil de Chambly a vu le jour au cours des années 1930 et elle mène la campagne pour l'amélioration des conditions de travail des employés.

En février 1937, elle demande que les employés permanents jouissent à nouveau du plein salaire au cours de la saison morte; c'est refusé:

As to the question of allowing them full pay during the non-navigation season, there is no justification for complying with this request unless they actually work full time. There is not sufficient work of the operation class to keep them employed full time so that the deficiency in that regard would have to be made up in work of the maintenance class. This would result in a reduction of available winter work for others who have been recommended for employment. The matter therefore resolves itself into the question of whether the regular Operating Staff or casuals are to have the preference in winter maintenance employment.[23]



Ouvrier au volant d'un des camions du canal Chambly, face au bureau du canal, à Chambly, en 1933. (Archives publiques Canada, PA-85839.)

En dépit de l'avantage électoral indéniable que l'on peut tirer de l'embauche du plus grand nombre possible d'ouvriers, le nouveau ministère fédéral des Transports est d'avis qu'à long terme il est préférable d'assurer aux employés permanents du canal Chambly du travail à longueur d'année:

> If the senior positions on the regular Operating Staff were assured of full time employment throughout the year, there is no doubt that the attractiveness of the canal service would be enhanced with a corresponding betterment in the type of men applying for entry into the service. The employees requesting full time throughout the non-navigation season now receive the equivalent of 9 1/2 months at full pay and with an average rate of $90.00 per month earn in a year approximately $850.00. This amount is only slightly greater than an ordinary labourer would earn in a year working 44 hours a week at 35 cents per hour, the established rate in the vicinity.[24]

Donc, pas de plein salaire pour un demi-travail, mais plutôt retour à une pleine charge annuelle. Les permanents ont, par conséquent, gain de cause sur ce point.

Le mois suivant, en mars 1937, on tente cette fois d'obtenir la réouverture des 14 postes temporaires qui avaient été abolis en 1931, c'est-à-dire dix aides-éclusiers et quatre aides-pontiers. Le député local, Vincent Dupuis, appuie fortement la requête mais en vain: "Although the traffic through this canal has increased during the last two years, I do not think that it will be such this season to require the filling of the positions of the ten lock and four bridge attendants."[25] Ainsi s'exprimait l'ingénieur-surintendant des canaux du Québec de l'époque, Jean Barcelo; il répondait alors à la question de E.B. Jost, son supérieur hiérarchique, qui, notons-le, occupait le nouveau poste administratif de *General Superintendent of Canals* au sein du ministère des Transports.

Nous n'avons pas trouvé les listes d'employés des canaux du Richelieu pour la période allant de la fin de la crise, vers 1937, jusqu'à la conclusion de la Seconde Guerre mondiale, en 1945. Il est donc malheureusement impossible de poursuivre notre recherche sur l'évolution de l'emploi durant cette période. Les événements du temps, ainsi que certaines statistiques commerciales, permettent néanmoins de croire que le niveau de l'emploi resta sensiblement le même jusqu'en 1945, au moins. Il ne semble pas, par exemple, que les 14 postes abolis en 1931 et réclamés en 1937 aient été réouverts avant 1945; ce n'est certes pas à partir de 1939 qu'ils auraient pu l'être, compte tenu de l'habituelle chute commerciale aux canaux qu'occasionnent les grandes guerres.

Aspects de la vie quotidienne: quelques témoignages

Un des principaux intérêts de cette dernière période réside certainement dans le fait qu'elle permet de compter sur des témoins vivants. Pour un sujet de recherche tel le nôtre, voilà un atout non négligeable. Bien sûr, l'entrevue orale menée auprès de vieux ouvriers, ou autres témoins d'une époque révolue, présente certains risques qui sont, en fin de compte, inhérents à ce genre d'enquête: imprécisions, généralisations, confusions diverses, erreurs d'interprétation, subjecti-

visme, etc. La meilleure garantie de vérité est alors fournie par la confrontation des témoignages et c'est en faisant appel à cette caution que nous allons maintenant cerner de plus près quelques aspects particulièrement intéressants de la vie quotidienne des employés du canal Chambly au cours de ces années.

Tout d'abord, il ressort clairement des témoignages receuillis que les hommes de la région du canal ambitionnaient pour la plupart de décrocher un emploi quelconque au canal, permanent si possible. Cela s'applique bien sûr à la période étudiée. Un emploi gouvernemental apparaît souvent stable et, assez souvent même, payant. Ce sont des attraits majeurs pour des campagnards. René l'Heureux fut surintendant du canal entre les années 1937 et 1948: il affirme que, malgré la qualité des terres et des fermes dans la région de Chambly, les gens de la campagne désiraient venir travailler au canal: "C'était la grande position qu'un type pouvait avoir s'il travaillait au canal; tous voulaient y travailler."[26]

Autres attraits: le prestige du canal et de ses employés, le travail "facile" (car, en général, on disait que les ouvriers n'y étaient pas surmenés ni épuisés!) et l'habillement. À ce propos, rappelons que les employés permanents, à l'époque, portaient un uniforme distinctif, avec casquette, insigne, etc. Les salaires, sans être très élevés, étaient supérieurs à ceux des gens de Chambly qui travaillaient dans les manufactures locales, telles la *Bennett* (cuir et chaussures) et la *Cooper* (vêtements et textiles). Toujours selon L'Heureux, cela explique aussi pourquoi l'on espérait tant la venue au pouvoir de "son" parti politique:

> La grande récompense qu'un libéral pouvait avoir, c'était de travailler au canal (puis un conservateur quand le Gouvernement était conservateur). Ça c'était bin bin important de travailler au canal. C'est pour ça que le surintendant du canal, c'était considéré à peu près comme une espèce de prince, autant que le curé.[27]

Nous avons plusieurs confirmations de ces dires. Armand Auclair, engagé chez *Bennett* en 1933 et maire de Chambly en 1945, rappelle que la présence du canal à Chambly provoqua un certain afflux de population dans la région; les postes au canal étaient recherchés parce que "c'était des emplois de tout repos": sécurité, stabilité et "pas forçant"; les heures, cependant, étaient souvent longues: parfois 12 heures par jour à certains moments de l'été[28]. Rodolphe Lecompte était, de 1920 à 1957, maître éclusier; certes, dit-il, un emploi au canal était bien convoité; physiquement, bien sûr, ce n'était pas éreintant mais, surtout, c'était sans problèmes et ça n'exigeait pas beaucoup "d'intelligence":

> Tous les jours c'était absolument la même chose. Ca variait, oui, mais pas souvent. Mais les intrigues politiques: c'est ça qui était fatiguant. Il fallait toujours être sur le qui-vive, ne pas se mêler de politique. Dans le temps, par exemple des journées de votation, de campagne politique, moi je restais chez nous, je n'allais pas aux assemblées, je ne sortais même pas; je faisais mon ouvrage et je m'en allais chez nous. Je me disais:

> "qu'est-ce que je vais faire si je ne travaille pas ici; c'est ici que je veux gagner ma vie et je veux rester ici".[29]

Il n'est pas facile, remarquons-le une fois de plus, de parler travail sans parler de politique ou, plus précisément, de patronage. Cela était vrai à la période précédente, cela demeure durant les années que nous scrutons ici. À ce chapitre, d'ailleurs, nous pourrions multiplier les souvenirs et les rapports. Quelques-uns suffiront à démontrer que la loi de 1918 sur le Service civil n'avait pas enrayé le "protectionnisme" en mettant les employés du "service extérieur" de la Fonction publique sous la tutelle administrative de la Commission du Service civil.

René L'Heureux, ex-surintendant, affirme que la pratique éhonté du patronage au canal devait s'arrêter durant son administration. À leur arrivée au pouvoir en 1936, les Libéraux auraient décidé de mettre un terme à ces pratiques, du moins au canal Chambly. C'est le ministre Cardin qui aurait lui-même assuré, en 1937, le nouveau surintendant L'Heureux de ce changement: "J'ai plus de misère à Chambly qu'avec tout le reste de la Province." En réalité, et L'Heureux l'admet, le personnel du canal continua même après 1937 d'être engagé par politique, par couleur: "Quand on voulait avoir un homme, on demandait à l'organisateur politique de nous le donner; c'était la coutume."[30] Cela, cependant, s'appliquait alors aux journaliers; à la fin des années 1930, il était devenu très rare de voir un permanent, ou un saisonnier, perdre son poste strictement par patronage, à moins qu'il se soit livré ouvertement à des activités politiques partisanes[31].

Ernest Beaulac fut surintendant de l'écluse de Saint-Ours à partir de 1951 avant d'exercer les mêmes fonctions au canal Chambly. Voici ce qu'il avait à dire sur l'embauche à Saint-Ours:

> Les employés spécialisés et non spécialisés étaient recrutés dans le district de Saint-Ours uniquement. C'était recruté par le patronage; celui qui faisait le patronage dans la paroisse recrutait le personnel dans sa parenté, ses amis, ses intimes; fallait être du bon côté du gouvernement [...] et de la bonne couleur aussi. Il prenait du personnel exclusivement de Saint-Ours et de Saint-Roch, le village en face, de l'autre côté de la rivière.[32]

Le patronage comportait aussi des exigences une fois que vous étiez en poste. Plusieurs témoignages nous disent que des employés qui avaient bénéficié de faveurs politiques pour obtenir un travail devaient, dans leur vie quotidienne, remettre la politesse aux amis du parti. Ernest Beaulac aborde aussi ce sujet:

> Le patronage était roi dans le temps; même, un temps, les ouvriers n'étaient pas autorisés quand ils recevaient leur salaire, d'aller au magasin à part que celui qui était autorisé par le patronage; fallait acheter leur nourriture là; vous n'aviez pas droit d'aller acheter ailleurs, sans ça, vous risquiez de perdre votre emploi.[33]

Donc la politique et la partisanerie ont joué un très grand rôle à la fois dans la vie et le travail des employés des canaux; les journaliers et les saisonniers, à une extrémité de la "hiérarchie", furent particulièrement touchés et vulnérables. Rodolphe Lecompte, éclusier saisonnier à ses débuts à Chambly en 1920, se souvient encore des avertissements de ses camarades à son entrée en fonction: "Ils m'ont dit que quand un gouvernement changeait, les types n'attendaient rien, prenaient leur valise (ils disaient leur poche), prenaient leur coffre d'outils et ils s'en allaient. Il savaient qu'ils étaient dehors."[34] À l'autre bout de cette hiérarchie locale, le surintendant n'en menait pas tellement plus large; ses jours étaient vraiment comptés si le pouvoir changeait de côté. Inutile de s'attarder ici à appuyer ces dires; déjà nous avons assisté à plusieurs limogeages et il suffit de mentionner les noms de quelques surintendants du canal Chambly pour se souvenir: Christophe Préfontaine, Louis Ouimet, Cornelius Ulrich, P.B. Benoit, A.P. Jodoin, J.E. Robitaille et d'autres.

La mémoire de nos témoins fut également marquée par la terrible crise des années 1930. Les souvenirs qu'ils rapportent mettent en lumière plusieurs questions importantes. Écoutons d'abord l'ancien éclusier, Zotique Potvin, qui travailla au canal Chambly de 1920 à 1959:

> La grosse crise, c'était en 1932. Le canal Chambly a fermé et on a travaillé comme journalier; on éclusait seulement quand arrivait une *Murray* (i.e. barge new yorkaise de la compagnie Murray). Il n'y avait plus d'échanges commerciaux, plus rien.
>
> Une secousse, avant qu'on aille comme journalier, ils nous ont mis sur les écluses quand même, mais 24 heures par jour; il fallait faire ça toute une semaine, et l'autre semaine (*i.e.* la semaine suivante) on travaillait comme journalier. Ils nous avaient mis des lits; s'il venait quelque chose, une barge, on se levait et on allait la passer. On était là 24 heures. On a fait ça de 1933 à 1935.
>
> Il y avait beaucoup de chômage dans la région et tout était très cher. Nous autres, on était dans les préférés (*i.e.* choyés) parce que j'étais logé pour rien. En 1936, on est venu comme avant: douze heures chaque quart. Le gouvernement libéral a pris le pouvoir, les salaires ont augmenté un peu et la crise est tombée. C'était les libéraux qui ont réouvert le canal parce que le canal, nous autres, on disait qu'il était fermé et il l'était aussi.[35]

Épisode particulièrement révélateur, Potvin affirme, en outre, que ce sont les maîtres éclusiers du canal Chambly qui ont finalement eu la tête du surintendant J.H. Cantin, en 1936. Entré en fonction en 1932, Cantin était considéré par les employés du canal (et davantage par les permanents) comme le responsable de la détérioration de leurs conditions de travail au cours de la crise:

> C'est de sa faute si on nous a coupés de salaire; nous autres les permanents, on était là douze mois par année. Quand il est arrivé surintendant, lui, avec le parti Conservateur comme de raison, ils ont prétendu qu'ils n'avaient pas besoin de nous autres l'hiver. Et puis ils nous ont rayés.
>
> Après cela, je suis allé voir le colonel (A.E.) Dubuc qui était ingénieur (*i.e.* ingénieur-surintendant); il m'avait placé. J'était président de l'association des éclusiers et je lui ai dit: "Ils nous ont ôté notre place permanente." Alors le colonel nous a mis de mi-salaire l'hiver; on avait gagné cela toujours; on travaillait une demie-journée.[36]

Pendant que Zotique Potvin se remémore de quelle façon "tous ensemble on l'a fait sacrer dehors", son collègue éclusier, Rodolphe Lecompte, se souvient surtout de son sort privilégié au cours des années noires:

> J'ai été réellement chanceux, je n'ai pas eu de misère. On travaillait à peu près 8 à 12 jours par mois, peut-être 15 jours des fois, et je retirais 48.00 $ par mois. J'avais cette maison-là où je ne payais pas de loyer et puis je cultivais les patates et tout ce que j'avais besoin pour manger. J'avais juste ma viande, le lait et le pain à acheter. Ma femme était très économe et bonne couturière: elle faisait mon linge.[37]

Nous pourrions, grâce aux entrevues réalisées avec d'anciens employés, tels ceux qui précèdent, aborder bien d'autres questions en rapport avec la vie et le travail de la main-d'oeuvre des canaux[38]. À vrai dire, une étude entière devrait s'occuper de traiter des informations contenues dans ces enquêtes orales. Toutefois, tel que mentionné plus haut, ces entrevues devraient se multiplier afin d'obtenir la possibilité de confronter les témoignages. Nous avons tout de même voulu utiliser, dans la mesure du possible (et en nous en tenant à de grands thèmes plutôt qu'à des sujets trop minces), cette source bien spéciale afin, bien sûr, de profiter de son information, mais aussi pour démontrer la valeur de ce genre d'enquête pour une étude telle la nôtre.

Notes

1 Canada. Department of Trade and Commerce, Dominion of Statistics (ci-après DTC, DBS), Summary of Canal Statistics, 1848-1936, Ottawa, 1937, p. 29.
2 Canada. Archives publiques, Division des Archives fédérales (ci-après DAF), RG43, B2(a), vol. 389, nº 14232, partie 1, "Proposed Estimates for Fiscal Year 1922-1923: Operation and Maintenance", A.E. Dubuc à W.A. Bowden, Montréal, 19 janv. 1922.
3 D. Vaugeois et J. Lacoursière, Canada-Québec, Synthèse historique, Montréal, Éditions du Renouveau pédagogique, 1970, p. 502-503.
4 Ibid., p. 504.
5 Canada. DTC, DBS, Summary of Canal Statistics 1848-1936, p. 29.
6 Ibid.
7 P.-A. Sévigny, Commerce et navigation sur le canal Chambly: aperçu historique, Ottawa, Parcs Canada, 1983, p. 64-65.
8 Ibid., p. 65.
9 DAF, RG43, B2(a), vol. 339, nº 9603, partie 1, "Superintending Engineer's Office: Estimated Cost of Salaries for the Fiscal Year Ending the 31st March 1913".
10 Ibid., vol. 189, nº 11647, "Superintending Engineer's Office: Estimated Cost of Salaries for the Fiscal Year Ending the 31st March 1916".
11 Ibid., vol. 389, nº 14232, partie 1, A.E. Dubuc à W.A. Bowden: "Proposed Estimates for the Fiscal Year 1922-1923", Montréal, 19 janv. 1922.
12 Canada. Environnement Canada. Parcs Canada, Région du Québec, Canaux du Québec (ci-après PCQ), letterbooks, 1919-1920, p. 292, A.E. Dubuc, "Circulaire aux employés du bureau de Montréal".
13 DAF, RG43, B2(a), vol. 389, nº 14232, partie 1.
14 Ibid.
15 Ibid.
16 Ibid.
17 Ibid.
18 Ibid., vol. 85, nº 3090, partie 1, 2 juin 1931.
19 Ibid., vol. 88, nº 3090, partie 10, 31 mars 1937.
20 Ibid., vol. 389, nº 14232, partie 1, p. 42.
21 Ibid., vol. 87, nº 3090, partie 6, Pierre Piché, à A.E. Dubuc, Montréal, 10 avril 1931.
22 Ibid., vol. 88, nº 3090, partie 10, sous-ministre, Department of Transport, à C.D. Howe, Ottawa, 10 fév. 1937.
23 Ibid.
24 Ibid.
25 Ibid., Jean Barcelo, à E.B. Jost, Montréal, 31 mars 1937.
26 PCQ, transcriptions d'entrevues orales réalisées par Louise-Andrée Hardy: René l'Heureux, Chambly, 3 mars 1975, p. 45.
27 Ibid., p. 46-47.
28 Ibid., Armand Auclair, Chambly, 25 juin 1975, p. 10.
29 Ibid., Rodolphe Lecomote, Chambly, 15 mai 1975, p. 10.
30 Ibid., René L'Heureux, Chambly, 3 mars 1975, p. 32.
31 Ibid., p. 33.
32 Ibid., Ernest Beaulac, Chambly, 15 janv. 1975, p. 1.
33 Ibid., p. 2.
34 Ibid., Rodolphe Lecompte, Chambly, 15 mai 1975, p. 19.
35 Ibid., Zotique Potvin, Chambly, 22 avril 1975, p. 11-12.
36 Ibid., p. 15-16.
37 Ibid., Rodolphe Lecompte, Chambly, 15 mai 1975, p. 31.
38 Dans l'éditorial intitulé "Oral History", le rédacteur en chef de la revue anglaise History Workshop (nº 8, automne 1979, p. i-iii) étudiait la question de l'utilité comme source de l'histoire orale. Tout en admettant ses défauts et limites (fiabilité, contradictions, inconsistance, subjectivité et conscience individuelle), il soulignait sa grande richesse non seulement dans ses champs traditionnels d'intervention, tels que l'histoire personnelle et communautaire, mais aussi en histoire politique et socio-économique.
Bien que très utiles, les témoignages oraux que nous avons utilisés dans cette étude sont trop imparfaits pour constituer une véritable histoire orale des travailleurs des canaux du Richelieu; les entrevues n'ont pas été conçues et réalisées scientifiquement, l'échantillonnage est trop restreint, les ouvriers de l'écluse Saint-Ours n'ont pas été questionnés et, à Chambly, plusieurs catégories ou types d'employés ne sont pas représentés, par exemple, les journaliers, les pontiers, les gens de métier.

Conclusion

Suite à une étude comme la nôtre, c'est-à-dire essentiellement préoccupée de survoler et de reconnaître les grands traits d'un siècle de l'histoire de la main-d'oeuvre des canaux, une conclusion se caractérise habituellement beaucoup plus par des constats et des hypothèses que par des jugements arrêtés. C'est que l'expérience humaine, toute relative, ne s'appréhende que petit à petit, après de délicats rapprochements et des confrontations minutieuses. Ainsi le sort du travailleur rural et gouvernemental ne sera apprécié vraiment que lorsqu'il aura fait l'objet d'analyses plus approfondies et, en outre, après que des comparaisons auront été effectuées avec des ouvriers provenant des secteurs privé, urbain, industriel, etc. Mais au niveau des faits alors qu'avons-nous appris essentiellement?

Notre étude est évolutive et il va de soi que l'ouvrier des canaux de 1930 est, à plusieurs égards, bien différent de son confrère des années 1840 et 1850; en un siècle, en effet, le monde du travail aux canaux est passé du néant organisationnel et de l'ineptie la plus caractérisée au fonctionnarisme le plus typique.

Au cours des dix premières années d'existence du canal Chambly, la main-d'oeuvre se limite à sa plus simple expression: un surintendant-éclusier et trois éclusiers, qui prennent soin des neuf écluses, aucun pontier. Le surintendant relève d'un secrétaire des Travaux publics, qui se déplace au rythme des capitales et dont la priorité administrative est plus d'économiser que de mettre en place une structure fonctionnelle. En 1911, l'acmé du canal Chambly, pas moins de 220 personnes sont employées, soit durant la saison de navigation, soit durant la saison morte. À ce moment, autant sur le plan administratif et opérationnel qu'au chapitre de la maintenance et même de la construction, le canal est pratiquement auto-suffisant.

La clé de cette évolution remarquable, c'est la régionalisation administrative des canaux, qui eut lieu au début des années 1850. Les hauts fonctionnaires de la capitale étant incapables non seulement de s'occuper adéquatement de l'administration quotidienne des canaux, mais surtout de la mise en place de cadres et de mécanismes fonctionnels d'opération, ils créèrent le poste d'ingénieur-surintendant, sorte de trait d'union régional, ou courroie de transmission, entre les gestionnaires nationaux et locaux.

L'ingénieur-surintendant était bien plus qu'un simple observateur ou exécutant. De son bureau de Montréal, John G. Sippell apparaît d'abord comme un organisateur soucieux d'implanter les structures et les normes opérationnelles propres à assurer aux canaux un rendement maximum. Ses recommandations, d'ordinaire écoutées et suivies, touchent bien sûr à tous les aspects de l'activité quotidienne d'un canal, dont la réglementation de la navigation. L'urgence se situe toutefois au niveau de la main-d'oeuvre et les initiatives de Sippell, durant ses 25 années en poste, visent surtout à élaborer un système de travail.

En plus de mettre sur pied le bureau régional de Montréal, où se retrouvent les employés préposés à l'administration des canaux, le groupe des ingénieurs et les auxiliaires techniques, l'ingénieur-surintendant définit les tâches aux divers canaux, détermine les besoins en ouvriers, les statuts de ces derniers, les salaires, conditions de travail, etc. Ses critères de base en matière de personnel sont compétence, polyvalence, économie, efficacité et loyauté. Ils valent autant pour le surintendant d'un canal que pour les journaliers ou saisonniers.

À partir des années 1860, l'application de telles normes vaudra aux canaux du Richelieu une main-d'oeuvre de haut calibre, niveau qui se maintiendra jusqu'en 1888 environ. À cette époque, les restrictions budgétaires du temps de crise se joindront au patronage politique pour annuler en bonne partie les bienfaits de ces principes d'embauche. Cette situation néfaste dégénérera davantage encore au cours des décennies suivantes, nonobstant la présence de la Commission du Service civil. Enfin, après 1918, la priorité absolue d'emploi accordée aux vétérans de la Grande Guerre retardera à nouveau le retour aux politiques de Sippell.

S'il est un aspect du travail aux canaux qui ressort assez bien dans notre étude, c'est celui de la grande dépendance des ouvriers face aux crises économiques et aux ingérences politiques. Les premières, bien sûr, affectaient grandement le trafic et, de ce fait, provoquaient de nombreuses mises à pied et la stagnation des salaires. Les ouvriers journaliers ou saisonniers étaient évidemment les plus touchés par ces temps de chaos et les emplois permanents étaient fort convoités.

À ces incertitudes et craintes économiques se greffa, à compter des années 1870-1880, la hantise de révolutions de palais. Les deux partis politiques issus de la Confédération de 1867 en étaient arrivés alors à une escalade débridée du patronage et tout changement de gouvernement causait les pires excès. Aux canaux, les têtes de surintendant tombaient à un rythme fou, entraînant souvent dans leur chute de nombreux travailleurs, même permanents. Malgré celà, les ouvriers réalisèrent qu'une telle situation pouvait les servir; il s'agissait de se ranger derrière un député au pouvoir pour faire échec aux menées souvent autocratiques des surintendants ou de l'ingénieur-surintendant. Le jeu était toutefois dangereux, les gains souvent éphémères et la peur omniprésente.

Quant aux conditions de travail, elles évoluèrent aussi beaucoup. À partir des années 1850-1860, J.G. Sippell chercha à uniformiser pour tous les canaux du Québec les heures de travail et les salaires ainsi que les autres bénéfices, gratifications, charges et devoirs. Il n'y réussit que partiellement. Les salaires, par exemple, restèrent très longtemps inférieurs sur le Richelieu, le coût de la vie y étant moindre que dans les centres urbains, disait-on. Si les permanents n'avaient guère à se plaindre, les journaliers ou saisonniers, en revanche, n'étaient pas comblés; leur journée de travail était plus longue et moins bien payée que dans l'entreprise privée, mais à la campagne, avaient-ils le choix de l'employeur?

En cas de plaintes ou revendications suscitées par des inégalités ou des injustices, quels étaient les recours des ouvriers? Pendant très longtemps, ils ne purent que faire confiance au bon vouloir du surintendant ou de l'ingénieur-surintendant. Puis, lors de l'émergence du

pouvoir politique aux canaux, ils entrèrent carrément dans le jeu des représentations de députés ou de ministres; les appuis de ces élus furent sollicités en toutes circonstances. Quant aux associations ouvrières, il est difficile de les cerner. Les documents ont bien mentionné une section locale du "service civil" ainsi qu'une association d'éclusiers, au cours des années 1930, mais est-il indiqué de les associer à un quelconque militantisme syndical? D'une part, la documentation qui permettrait d'élucider cette question n'a pas été retrouvée; l'historienne Nancy Stunden révélait d'ailleurs récemment que, jusqu'en 1960, les archivistes canadiens s'étaient très peu intéressés à la sauvegarde des documents ayant trait au monde du travail et aux associations ouvrières. Au début des années 1960, heureusement, la situation changea: "The ideal of working to preserve an image representative of the total society started to dislodge the traditional conception of the passive role of archives."[1]

Par ailleurs, au plan national même, le syndicalisme à la Fonction publique canadienne était, encore au XX^{e} siècle, beaucoup plus occupé par des questions d'existence et de reconnaissance que par les problèmes de ses membres ou de ses sections locales. En outre, comme le souligne Bill Doherty, les représentants syndicaux, trop souvent sous la coupe de l'employeur, avaient tendance à ne refléter "que les points de vue approuvés par les cadres" et mettaient leur militantisme au service de causes douteuses comme, par exemple, la création en 1905 de l'Association d'athlétisme amateur du Service civil[2].

L'ardeur syndicale des employés des canaux du Richelieu est d'autant plus hypothétique qu'ils avaient, au cours des ans, développé d'autres mécanismes de défense et d'intervention; contentons-nous de rappeler ici le "paternalisme" justicier de l'ingénieur-surintendant Sippell, au XIX^{e} siècle, et surtout l'utilisation des leviers politiques locaux à partir de 1878 et durant plusieurs décennies au XX^{e} siècle même.

Les emplois aux canaux du Richelieu ont beaucoup évolué. Régulièrement, au fil des besoins et même des nouveautés scientifiques, de nouveaux métiers sont apparus, par exemple les mécaniciens, les électriciens, etc. Même phénomène dans les bureaux administratifs; Sippell et son adjoint qui, en 1855, s'occupaient tout à la fois de la paperasse quotidienne et des questions d'ingénierie, ont fait place à un personnel aussi nombreux que diversifié.

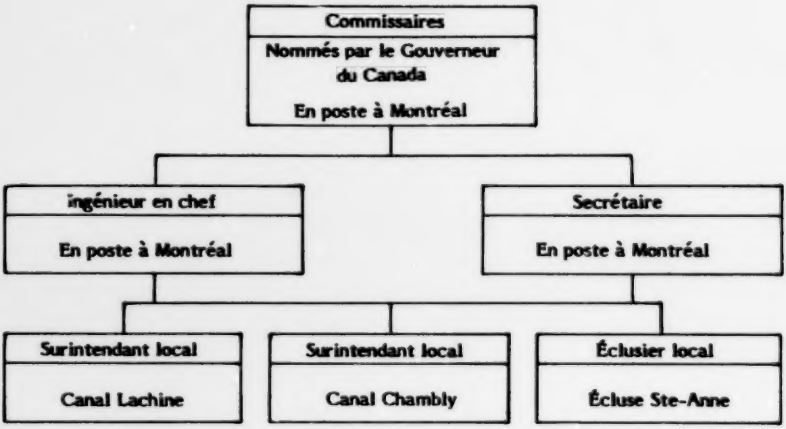
Aujourd'hui, même amputés de leur dimension commerciale, les canaux du Richelieu continuent de servir. Les navigateurs de plaisance les utilisent volontiers tandis que de nombreux visiteurs viennent renouer avec les façons et les gestes d'autrefois. Car au delà des vieilles pierres les canaux du Richelieu témoignent d'abord du labeur des hommes, ceux qui les ont construits ainsi que ceux qui les ont utilisés, bien sûr, mais aussi (et peut-être surtout) ceux qui les ont servis durant plus d'un siècle. Leur vie vaut d'être connue, leurs gestes méritent d'être perpétués.

Notes

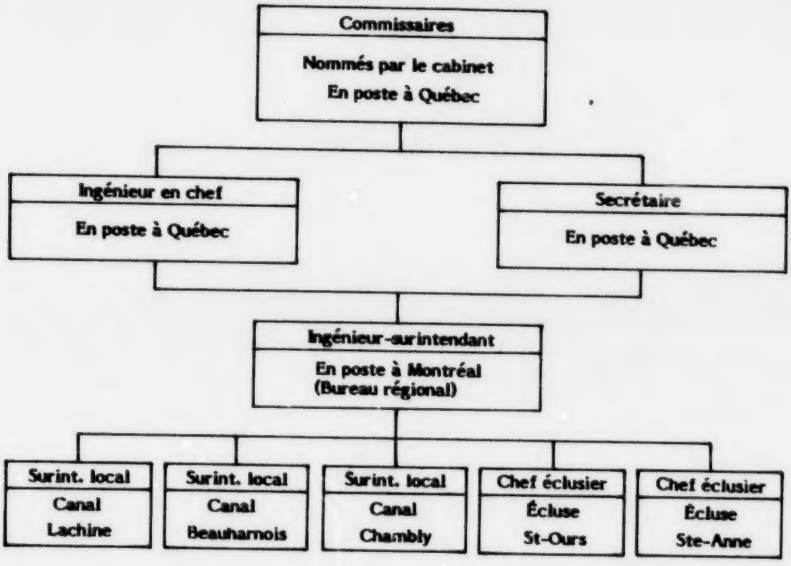
1 Nancy Stunden, "Labour, Records and Archives: The Struggle for a Heritage", Archivaria, n^{o} 4 (été 1977), p. 74.

2 Bill Doherty, "L'historique du syndicalisme à la Fonction publique", La Revue du Service Civil, vol. 53, n^{o} 1 (mars 1980), p. 11-12.

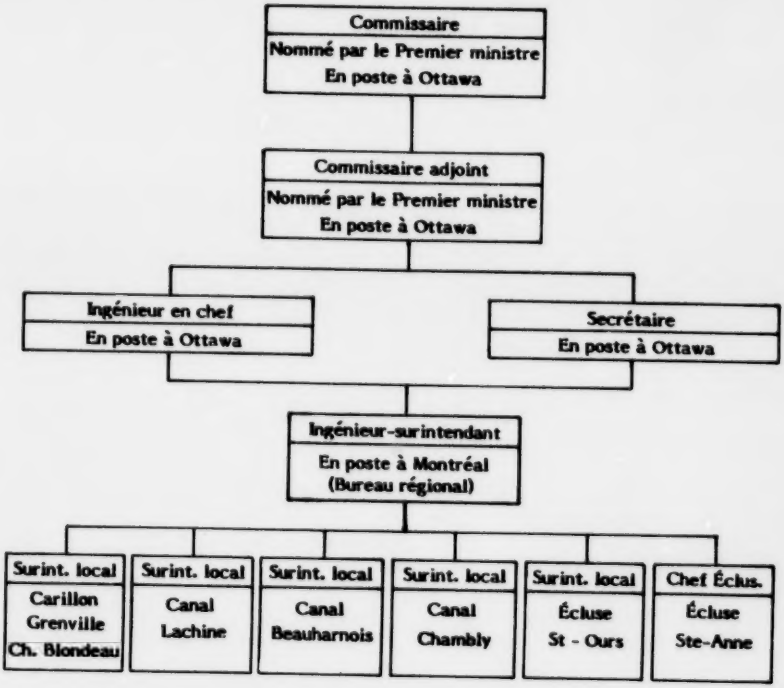
Appendice A.
Organigramme administratif des canaux du Québec en 1843



Appendice B.
Organigramme administratif des canaux du Québec en 1852



Appendice C.
Organigramme administratif des canaux du Québec en 1867



Bibliographie

Angers, Bernard
"Syndicats ouvriers et syndicats de fonctionnaires", thèse de maîtrise (M.A.), relations industrielles, université Laval, Québec, 1963.

Appleton, Thomas E.
Usque ad mare: Historique de la Garde côtière canadienne et des Services de la Marine, Ottawa, Imprimeur de la reine, 1969.

Bélanger, N. et al.
Les travailleurs québécois, 1851-1896, Montréal, Presses de l'université du Québec, 1973.

Canada.
The Blue Book; or Statement of the Public Service of the former Province of Canada for the half-year ended 30th June 1867, Ottawa, Hunter, Rose and Company, 1868.

Canada. Archives publiques. Division des manuscrits.
MG26, G, Laurier Papers, vol. 58.

Canada. Archives publiques. Division des archives fédérales.
RG1, E1, Conseil exécutif, 1764-1867, Québec, Haut et Bas-Canada, Minute Books, State Book G.
RG4, C1, Bureau des Secrétaires civils et provinciaux, Correspondance, Canada-Est, vol. 14, 45, 80.
RG8, série C, Archives militaires et navales britanniques, vol. 42, 53, 60.
RG11, Travaux publics, vol. 1-39, 47, 55-60, 63, 65, 140, 230-237, 265, 337-340, 377, 391.
RG12, Transports, vol. 54, 462, 474, 480, 508, 511, 518, 524, 538.
RG43, B1(a), Chemins de fer et Canaux, vol. 1-15, 97-114, 238-239, 255-261, 271-276.
RG43, B2(a), vol. 17-26, 35, 39, 59-60, 66-67, 79-82, 85-89, 102, 187-189, 277, 307, 317, 339, 376, 389, 397.
RG43, C1, vol. 9, 12.
Collection de l'inventaire général, Nº 8: Archives du ministère des Travaux publics (RG11), Ottawa, 1977.

Canada. Civil Service Commission.
First Annual Report of the Civil Service Commission of Canada, 1908-1909, Ottawa, Imprimeur du roi, 1909.

Canada. Department of Trade and Commerce, Dominion Bureau of Statistics.
Summary of Canal Statistics, 1848-1936, Ottawa, 1937.

Canada. Environnement Canada. Parcs Canada, Région du Québec, canaux du Québec.
Documents et dossiers divers.
Estimates, Quebec Canals, 1922-1968, 48 vol.
Letterbooks, 1852-1920, 92 vol.
Livre de paye des employés du canal Chambly, septembre 1866 à avril 1869, sans titre et non paginé.
Superintending Engineer, Annual Report, 1925-1973, 46 vol.
Transcriptions d'entrevues orales réalisées par Louise-Andrée Hardy de janvier à juin 1975, 14 cahiers.

Canada. Ministère des Chemins de fer et Canaux.
Rapport annuel du ministère des Chemins de fer et Canaux, 1879-1936, Ottawa, Imprimeur de la reine, 1880-1937.
Rapport de l'Auditeur général, 1923-24, Ottawa, Imprimeur de la reine, 1925.

Canada. Ministère des Travaux publics.
Rapport annuel du ministère des Travaux publics, 1840-1878, divers lieux, divers éditeurs, 1841-1879.
Rapport général du ministère des Travaux publics, 1867-1882, Ottawa, Maclean, Roger et Cie, 1883.

Canada. Parlement.
Sessional Papers, Ottawa, Imprimeur de la reine, 1867-1895.

Le Canada-Français (Saint-Jean, Qc)
1893-1975.

Coats R.H.
The Labor movement in Canada, Toronto, Edinburgh University Press, 1913.

Cole, Taylor
The Canadian Bureaucracy, a Study of Canadian Civil Servants and other Public Employees, Durham, North Carolina, Duke University Press, 1949.
---. "Wartime trends in the Dominion Civil Service in Canada", Public Administration Review, vol. 6,nº 2 (1946), p. 157-167, Chicago.

Le Courrier de Saint-Jean (Saint-Jean, Qc)
1896-1909.

Dawson, Robert M.
"Canadian Civil Service before Confederation", Canadian Historical Review, vol. 5, nº 2 (1924), p. 118-131, Toronto.
---. The Civil Service of Canada, Londres, Oxford University Press, 1929.

De Bonville, J.
Jean-Baptiste Gagnepetit: les travailleurs montréalais à la fin du XIXe siècle, Montréal, Éditions de l'Aurore, 1975.

Després, J.-P.
Le mouvement ouvrier canadien, Montréal, Fides, 1946.

Desrosiers, R. et D. Héroux
Le travailleur québécois et le syndicalisme, Montréal, Éditions de Sainte-Marie, 1966.

Doherty, Bill
"L'historique du syndicalisme à la Fonction publique", La Revue du Service Civil, vol. 53, nº 1 (mars 1980), p. 11-12, Ottawa.

Easterbrook, W.T. et Hugh G.J. Aitken
Canadian Economic History, Toronto, MacMillan, 1967.

L'Écho d'Iberville (Saint-Jean, Qc)
1879-1882.

Espesset, Hélène et al.
"Le monde du travail au Québec au XVIIIe et au XIXe siècles: historiographie et état de la question", Revue d'histoire de l'Amérique française, vol. 25, nº 4 (mars 1972), p. 499-539, Montréal.

Le Franco-Canadien (Saint-Jean, Qc)
1860-1895.

Grant, W.L.
"The Civil Service of Canada", University of Toronto Quarterly, vol. 3, nº 4 (juil. 1934), p. 428-438, Toronto.

Gillis, Sandra J.
The Chambly Canal: a Structural History of the Locks, Travail inédit nº 170 (1975), Parcs Canada, Ottawa.

Hamelin, Jean et Yves Roby
Histoire économique du Québec, 1851-1896, Montréal, Fides, 1971.

Hardy, Louis-Laurent
Brève histoire du syndicalisme ouvrier, Montréal, Éditions de l'Hexagone, 1958.

Harvey, Fernand
"Les travailleurs québécois au XIXe siècle: essai d'un cadre d'analyse sociologique", Revue d'histoire de l'Amérique française, vol. 25, nº 4 (mars 1972), p. 540-551, Montréal.

History Workshop
"Oral History", nº 8 (automne 1979), p. i-iii, Oxford, Angleterre.

Hodgetts, J.E.
"Challenge and Response: a Restrospective View of the Public Service of Canada", Canadian Public Administration, vol. 7, nº 4 (1964), p. 409-421, Toronto.
---. Pioneer Public Service: an Administrative History of the United Canadas, 1841-1867, Toronto, University of Toronto Press, 1955.
---. The Biography of an Institution: The Civil Service Commission of Canada, 1908-1967, Montréal et London, McGill-Queen's University Press, 1972.

Innis, H.A.
Select Documents in Canadian Economic History, 1497-1783, Toronto, University of Toronto Press, 1929.

Kennedy, Douglas R.
The Knights of Labor in Canada, London, University of Western Ontario Press, 1956.

Leblanc, André E. et James D. Thwaites
Le monde ouvrier au Québec: bibliographie rétrospective, Montréal, Les Presses de l'université du Québec, 1973.

L'Heureux, René
Canal de Chambly: 100 ans de service, 1843-1943, Saint-Jean, Éditions du Richelieu, 1943.

Linteau, P.-A. et al.
Histoire du Québec contemporain: de la Confédération à la crise, 1867-1929, Montréal, Boréal Express, 1979.

Lipton, Charles
The Trade Union Movement in Canada, 1827-1959, Montréal, Canadian Social Publications Limited, 1966.

Logan, H.A.
The History of the Trade-Union Organization in Canada, Chicago, University of Chicago Press, 1928.

La Minerve (Montréal)
1879-1892.

L'Opinion publique (Montréal)
1880-1883.

Ouellet, Fernand
Histoire économique et sociale du Québec, 1760-1850, Montréal, Fides, 1966.

La Patrie (Montréal)
1879-1883.

Pentland, H.C.
"The Lachine Strike of 1843", Canadian Historical Review, vol. 29, nº 3 (sept. 1948), p. 255-277, Toronto.

Pouliot, Léon
"Un conflit ouvrier au canal de Beauharnois en 1843", Bulletin des Recherches Historiques, vol. 62, nº 3 (1956), p. 149-155, Lévis.

Le Protectioniste (Saint-Jean, Qc)
1882.

Le Richelieu (Saint-Jean, Qc)
1943.

Sévigny, P.-André
Commerce et navigation sur le canal Chambly: aperçu historique, Ottawa, Parcs Canada, 1983.

Sharp, W.D.
"The Evolution of the Civil Service", University of Toronto Quarterly, vol. 8, nº 2 (janv. 1939), p. 155-164, Toronto.

Stunden, Nancy
"Labour, Records and Archives: The Struggle for a Heritage", Archivaria, nº 4 (1977), p. 74, Ottawa.

Tessier, Albert
"Un projet de canalisation du Richelieu en 1855", Cahier des Dix, vol. 26 (1961), p. 199-210, Montréal.

Vaugeois, Denis et Jacques Lacoursière
Canada-Québec, Synthèse historique, Montréal, Éditions du Renouveau Pédagogique, 1970.